STATO MAGGIORE AERONAUTICA
UFFICIO STORICO

GERMANA TAPPERO - MERLO

WILLIAM MITCHELL

e la dottrina militare degli Stati Uniti tra le due guerre mondiali

ROMA 1993

La storia politica e militare degli Stati Uniti all'inizio del XX secolo è ricca di spunti di riflessione ed analisi. Il passaggio dall'isolazionismo politico, che aveva caratterizzato la storia americana fin dalle sue origini, all'espansionismo economico e all'interventismo militare segnò un'èra di grandi dibattiti dottrinali soprattutto all'interno delle Forze Armate statunitensi. Il progresso tecnologico, che aveva già modificato radicalmente i concetti di "arte" e "scienza" della guerra e della strategia marittima negli ultimi decenni del secolo scorso, con l'invenzione dell'aeroplano impose una nuova rivoluzione dottrinale.

Il Generale **William Mitchell** (1879-1936), di cui in questo libro si è cercato di analizzare il pensiero e l'operato, divenne ben presto, in patria ed all'estero, l'artefice ed il protagonista di questo nuovo dibattito, che vide coinvolti non solo eminenti personalità della storia militare americana, ma in particolare personalità del mondo politico ed imprenditoriale, a cui fece eco un'intensa partecipazione dell'opinione pubblica statunitense.

L'importanza e la portata del pensiero mitchelliano, al di là della teorizzazione delle "**air power ideas**" - molto simili a quelle che nel frattempo stavano emergendo in altri paesi come in Italia, attraverso l'opera del Generale Giulio Douhet, o in Gran Bretagna, con Sir Hugh Trenchard - sono comunque da ricercare nella sua ostinata opposizione e nella sua pungente critica al conservatorismo di cui erano intimamente pervase le Forze Armate del suo paese. L'ostruzionismo di cui fu vittima, proprio a causa dell'opposizione dei maggiori responsabili della politica militare degli Stati Uniti che lo sottoposero al giudizio della Corte Marziale, non gli impedì, tuttavia, di formulare un'analisi strategica puntuale e completa sul nuovo ruolo internazionale del suo paese, in seguito all'invenzione del mezzo aereo e il suo utilizzo a scopi militari.

Ed è proprio su questi nuovi temi, introdotti da **William Mitchell** negli anni fra le due grandi guerre mondiali, che l'Autore di questo volume ha voluto concentrare la sua attenzione, per riscoprire sotto una nuova luce il genio e l'acutezza di questo grande protagonista della storia militare contemporanea.

PROFILO DELL'AUTORE

Germana TAPPERO - MERLO, conseguita la laurea in Scienze Politiche con una tesi sulla dottrina di Giulio Douhet, ha ottenuto il dottorato di ricerca all'Università di Genova sul pensiero militare americano.

Nel 1990 ha ideato e curato per Armando Curcio Editore la collana multimediale "**War, Guerre in tempo di pace**"; quest'opera, costituita da videocassette realizzate in collaborazione con l'ITN britannica, e da testi scritti, ha analizzato i maggiori conflitti contemporanei del secondo dopoguerra.

Attualmente collabora con l'Istituto del Consiglio Nazionale delle Ricerche per gli Studi sulla Comunità Internazionale, presso il quale, in qualità di esperta di problemi politici e militari del Medio Oriente, esamina il ruolo dell'intervento delle Nazioni Unite in quell'area.

Ha inoltre pubblicato, presso l'editore Franco Angeli e la Fondazione Einaudi, studi attinenti alle relazioni internazionali.

7610 - 15C00 - 2542
L. 15.000

STATO MAGGIORE AERONAUTICA
UFFICIO STORICO

GERMANA TAPPERO - MERLO

WILLIAM MITCHELL
e la dottrina militare degli Stati Uniti tra le due guerre mondiali

STABILIMENTO GRAFICO MILITARE
GAETA

Il Generale William "Billy" Mitchell

INDICE

PREFAZIONE ..... Pag. IX

INTRODUZIONE ..... » 1

CAPITOLO 1

Il pensiero militare americano dalla seconda metà del XIX secolo alla guerra del 1898

1.1 L'espansionismo economico e la fine dell'isolazionismo ..... » 3
1.2 Un nuovo ruolo per l'Esercito americano: la dottrina di Emory Upton » 8
1.3 Un nuovo ruolo per la Marina americana: la dottrina di Alfred Thayer Mahan ..... » 12

CAPITOLO 2

La politica militare di Theodore Roosevelt ed Elihu Root. La preparazione al primo conflitto mondiale e la partecipazione dell'aviazione americana

2.1 La guerra del 1898 e la "two oceans fleet" ..... » 23
2.2 Emory Upton e la riforma militare nazionale ..... » 34
2.3 La partecipazione dell'aviazione americana al primo conflitto mondiale » 41
2.4 William Mitchell sul fronte europeo ..... » 49

CAPITOLO 3

Il pensiero di William Mitchell, 1919-1924.
Air Power versus Sea Power ..... » 57
3.1 La costituzione di un'arma aerea indipendente: the first line of defense » 60
3.2 Il dominio dell'aria e l'avvento dell'air power ..... » 69
3.3 Gli aspetti tattici della guerra futura ..... » 76
3.4 I test di bombardamento delle navi da guerra ..... » 83

CAPITOLO 4

Il pensiero di William Mitchell, 1924-1925.
L'aviazione indipendente e l'analisi geostrategica ..... » 93
4.1 Il viaggio in Estremo oriente: il pericolo giapponese ..... » 94
4.2 La Commissione Lampert e la retrocessione al grado di colonnello » 106
4.3 La proposta di riorganizzazione della struttura militare nazionale » 114

CAPITOLO 5

Il pensiero di William Mitchell, 1925-1936.
"Criminal Negligence" e la preparazione degli Stati Uniti alla guerra futura

5.1 Il processo ..... » 121
5.2 Le critiche alla "burocracy" interna alle forze armate ..... » 129
5.3 La simulazione di un attacco giapponese ..... » 133
5.4 La preparazione degli Stati Uniti alla guerra futura ..... » 139

CAPITOLO 6

Le conferenze navali degli anni '20 e il dibattito dottrinale all'interno delle forze armate americane

6.1 Il dibattito a Washington e all'Aja ..... Pag. 145
6.2 L'aviazione navale ..... » 156
6.3 Il dibattito all'interno dell'Air Service ..... » 165
6.4 La Marina e l'Esercito e l'elaborazione degli Orange War Plans » 169

CAPITOLO 7

Mitchell fra teoria dell'air power, strategia e riforma istituzionale

7.1 Mitchell e le altre esperienze aeronautiche ..... » 175
7.2 Mitchell e Douhet: due teorie a confronto ..... » 177
7.3 Mitchell e la tradizione dei riformisti ..... » 185

BIBLIOGRAFIA ..... » 191

PREFAZIONE

Nel secolo successivo alla Guerra Civile (1861-1865) le Forze Armate degli Stati Uniti avevano traversato alterne vicende. Dapprima la smobilitazione rapida del grande Esercito e della grande Marina che avevano battuto il Sud; poscia anni di riduzione continua dei bilanci militari; infine le riforme che avevano, da un lato, dato la vita al "Chief of Naval Operations", e dall'altro (grazie soprattutto a Elihu Root) ad un moderno Stato maggiore terrestre. Tale fu la cornice in cui si svolse la rapida organizzazione del grande Esercito e della grande Marina che dettero un contributo decisivo alla vittoria alleata nel primo conflitto mondiale.

Questo è lo sfondo in cui Germana Tappero - Merlo pone il quadro che è oggetto del presente libro: la nascita negli Stati Uniti di una dottrina della guerra aerea, da collocarsi accanto a quelle terrestre e navale dovute rispettivamente ad Emory Upton ed a Alfred Thayer Mahan. Fu il generale William ("Billy") Mitchell che giunse infine a formularla. Come, in quali circostanze e con quali risultati, è ciò che apprenderanno i lettori di questo approfondito studio: il primo in cui una penna italiana si cimenti con successo col problema.

Ed è bene sia così: perché Mitchell ebbe (come apparirà chiaro da queste pagine) una serie di rapporti di natura ideale con colui che fu veramente il Clausewitz della guerra aerea: il nostro Giulio Douhet. A differenza di Mitchell (che, pure, incontrò enormi difficoltà di ambiente, ma forse più per i suoi difetti di carattere che per altro), Douhet rimase, di fatto, un isolato. Anche coloro che, come Italo Balbo, ebbero il merito di esaltarne l'opera, in realtà non ne compresero il profondo significato strategico; e se anche lo avessero compreso, l'Italia non aveva né avrebbe mai avuto la gigantesca struttura tecnica e industriale che sarebbero state necessarie per dar vita a quella fomidabile armata aerea che Mitchell seppe concepire sebbene non gli fosse dato di realizzarla; che tuttavia i suoi successori, collaboratori e discepoli (primo fra tutti Henry H. Arnold: ma non dimentichiamo altri, tra cui Carl Spaatz, Ira Eaker, Curtis LeMay) riuscirono a creare e che fu fattore determinante della vittoria nella seconda guerra mondiale. La fortuna di Douhet fu che sebbene, si può dire, un solo paese lo avesse veramente capito a fondo e lo avesse preso totalmente sul serio, si desse il "caso" che fosse questo — e cioè gli Stati Uniti — il paese con la più potente attrezzatura tecnologica del mondo intero, l'unico veramente capace di dar corpo all'"utopia" douhetiana.

Ma non starò ad insistere oltre: il lettore troverà questi temi assai ben chiariti e approfonditi nelle pagine di Germana Tappero - Merlo cui deve andare la nostra riconoscenza per aver esplorato con tanta cura lo scottante problema cui si dedicò sin da quando, alcuni anni or sono, cominciò come mia allieva di Dottorato presso l'Ateneo genovese ad affrontarne a fondo le questioni inerenti e, partita da Douhet, accettò coraggiosamente il mio suggerimento di assumersi il compito grave ed impegnativo di studiare la vita e il pensiero dell'uomo che fece da tramite, sull'altra sponda dell'oceano, alla realizzazione pratica del pensiero douhetiano pur con inevitabili trasformazioni, modificazioni e aggiustamenti, che sono per altro qui ben messi in luce. A me premeva solo di richiamare l'attenzione su un libro che, oltre ad essere un ottimo esempio di storia militare, analizza in maniera perspicua un momento cruciale nella vicenda dell'arma aerea moderna e che inoltre, analizzando il passato, solleva problemi la cui soluzione appare indispensabile in vista dell'avvenire.

Raimondo Luraghi
Ordinario di Storia Americana nell'Università di Genova
Consigliere della Commission Internationale d'Histoire Militaire Comparée

INTRODUZIONE

La storia militare di una nazione rappresenta, nella sua complessità, il momento di incontro di elementi in apparenza a se stanti, e che, il più delle volte, vanno oltre la vita politica, economica e sociale di quella nazione. La storia militare di una nazione, non è solo e sempre caratterizzata da guerre, battaglie, vittorie o sconfitte; come neppure dal semplice avvicendamento di fatti ed accordi internazionali, piani di difesa e mutamenti di sistemi d'arma. In tutte le storie militari nazionali vi sono infatti personaggi, avvenimenti politici interni di minore portata, più o meno noti al grande pubblico, ma che hanno finito per costituire un pilastro fondamentale nella storia politica e militare della nazione.

Lo studio svolto in questo saggio circa le vicende che videro protagonista il generale dell'Esercito americano William (Billy) Mitchell (1879-1936) può essere indicativo della complessità dell'approccio all'analisi della storia militare moderna. Con gli ultimi decenni del secolo scorso, ma in particolare con il XX secolo, infatti, si è imposta una metodologia nella ricerca storica che non può — e non vuole più — limitarsi alla semplice analisi biografica dei maggiori protagonisti della storia di una nazione, come pure all'elencazione, sterile e limitata, di fatti, avvenimenti, o strategie e tattiche di combattimento, applicate sui campi di battaglia. In quest'ottica potremmo quasi azzardarci ad affermare che questo studio delle opere e del pensiero militare di Mitchell sia semplicemente un pretesto per meglio comprendere la storia politica, economica ed ovviamente militare della più grande potenza mondiale. E di fatto, questa ricerca non vuole essere assolutamente una biografia del generale americano, pioniere e stratega della moderna aviazione militare, quanto un tentativo di comprendere meglio, attraverso quello che potremmo definire *the Billy Mitchell's affair* le radici politiche e dottrinali del sistema militare americano.

Le ragioni che mi hanno spinto a studiare questo particolare aspetto della storia degli Stati Uniti, sono quindi molteplici. Dalla lettura degli scritti e dall'interpretazione delle dichiarazioni che Mitchell fece nel ventennio immediatamente seguente il primo conflitto mondiale emerge prepotente la sua presa di coscienza del nuovo ruolo che gli Stati Uniti erano chiamati ad assolvere in futuro nel nuovo contesto internazionale. Nel corso della elaborazione della sua analisi politica e strategica egli si rese consapevole che il progresso tecnologico, ed in particolare l'invenzione del mezzo aereo, stavano contribuendo a cambiare i protagonisti sulla scena militare mondiale e il loro ruolo nell'ambito delle relazioni internazionali del tempo. Così gli Stati Uniti, sino ad allora isolati dalle acque degli oceani, sarebbero stati entro breve tempo possibili obiettivi di offensive nemiche, provenienti sia dal vecchio continente europeo come dall'Asia. Era finita l'èra delle grandi flotte e quindi anche l'èra in cui potenze navali come la Gran Bretagna potevano imporre indisturbate il loro dominio sui mari e sui continenti. Solo una nazione con la più grande e potente aviazione al mondo sarebbe stata in futuro la vera protagonista, indiscussa ed assoluta, della vita politica, economica e commerciale dell'intera comunità mondiale. Mitchell comprese che questo ruolo apparteneva al suo paese. Egli intuì perfettamente le possibilità strategiche e belliche del mezzo aereo; ma ancor più anticipò il ruolo di potenza strategica e militare che gli Stati Uniti, grazie a questo nuovo mezzo meccanico, avrebbero giocato sulla scena mondiale nei decenni futuri. Il merito dell'intero operato di Mitchell sta quindi nell'aver illustrato, con vent'anni di anticipo, ai suoi connazionali — scettici ed ancora troppo vincolati a schemi tradizionali per quel che concerneva le relazioni politiche e strategiche americane del tempo — sia i pericoli a cui gli Stati Uniti erano esposti strategicamente in aree militari come quella del Pacifico, in particolare le Hawaii, sia il ruolo egemone che erano chiamati a svolgere, a livello internazionale, in campo militare ed economico.

Risulta inoltre interessante capire l'incidenza del pensiero mitchelliano nell'insieme della storia del pensiero militare contemporaneo: e questo motivo è ancor più giustificato per uno studioso italiano che si appresti ad analizzare le opere e le dichiarazioni di Mitchell. Quasi contemporaneamente, infatti, in Italia un altro ufficiale dell'Esercito, Giulio Douhet (1869-1930), andava teorizzando l'impiego bellico del mezzo aereo sulla base di considerazioni, di analisi e soprattutto di una terminologia, molto simili a quelle mitchelliane. Due dottrine di impiego del mezzo aereo vennero quindi definite all'inizio degli anni '20, contemporaneamente, in un momento in cui le comunicazioni, di qualsiasi genere, fra due nazioni così distanti non erano per nulla facili. Risulta interessante porre a confronto i due approcci alla teoria del dominio aereo, se non altro per capire meglio gli elementi comuni o le discordanze fra le due teorizzazioni. Ancora una volta l'analisi di avvenimenti propri della storia delle istituzioni e delle dottrine militari di una nazione può essere utile per comprendere il carattere e la natura più intimi dell'identità nazionale di un paese e di un popolo. A questo proposito, le esperienze di Mitchell negli Stati Uniti e di Douhet in Italia furono molto diverse: basti accennare al ruolo fondamentale svolto nel primo caso dalla stampa nazionale, testimone eccezionale, sempre presente, delle imprese del generale americano. In questo saggio ho cercato quindi di studiare quei fatti anche attraverso la lettura delle pagine dei quotidiani e delle riviste piu o meno specializzate che a quel tempo riferirono in maniera particolareggiata su quanto avveniva negli Stati Uniti. La stampa nazionale, divenendo una protagonista di queste vicende — come sarebbe accaduto in Vietnam, cinquant'anni dopo, con la presenza, per la prima volta, della televisione sui luoghi di battaglia — introdusse nella storia militare contemporanea un aspetto del tutto particolare della tradizione popolare americana, assente in altre esperienze nazionali, come quella di Douhet in Italia. Essa svolse fino in fondo il suo compito di divulgatrice dei fatti e delle opinioni che caratterizzarono l'esperienza politica e militare di Mitchell. Egli divenne di conseguenza un personaggio pubblico a cui i quotidiani dedicarono intere colonne in prima pagina, accanto a notizie di portata nazionale ed internazionale, creando in tal modo un mito che sopravvive tuttora. Per la prima volta, quindi, questioni di natura istituzionale, come la creazione di una aviazione militare indipendente e di un dipartimento della guerra più funzionale al nuovo ruolo internazionale degli Stati Uniti, divennero oggetto di dibattito non solo presso gli organismi e gli enti tradizionali, ma presso l'intera comunità americana.

Il pragmatismo, così come la natura "pubblica" della struttura e della coscienza del popolo degli Stati Uniti fecero sì che, a metà degli anni '20, un evento come la scoperta del mezzo aereo si rivelasse un fattore determinante nel processo di elaborazione della strategia difensiva e della politica internazionale della nuova potenza americana. L'obiettivo che si propone questo libro è proprio quello di rivedere, alla luce della nuova invenzione tecnica e delle dottrine di impiego bellico del mezzo aereo che nacquero nel frattempo, l'evoluzione storica del pensiero militare americano ed in particolare le dottrine relative al ruolo degli Stati Uniti come potenza politica, economica e militare nel travagliato sistema internazionale dei primi decenni del XX secolo.

Quest'analisi è stata possibile attraverso un lungo ed eleborato lavoro di ricerca, ma soprattutto grazie ai preziosi consigli del professore Raimondo Luraghi che mi hanno permesso di valutare la storia militare degli Stati Uniti anche in un contesto politico, sociale e culturale più ampio.

Desidero rivolgere, inoltre, un ringraziamento particolare al professor Piero Bairati, studioso di grande valore e di carica umana, prematuramente scomparso, che mi ha aiutato nella comprensione del complesso contesto economico americano e del suo impatto sulle vicende militari degli Stati Uniti.

CAPITOLO 1

IL PENSIERO MILITARE AMERICANO DALLA SECONDA METÀ DEL XIX SECOLO ALLA GUERRA DEL 1898

1.1 L'espansionismo economico e la fine dell'isolazionismo

La potente struttura militare odierna degli Stati Uniti fonda le sue radici in quelli che furono gli avvenimenti che dagli anni '70 del secolo scorso — a soli cent'anni dalla proclamazione dell'indipendenza — caratterizzarono la vita politica, economica e militare della nazione. Alla luce di quei fatti è quindi possibile comprendere le origini delle dottrine e dei principi militari fondamentali che stimolarono gli Stati Uniti verso una politica di potenza a fianco di altre nazioni, europee ed extraeuropee, che già da decenni si contendevano il dominio su territori e mercati al di fuori dei loro confini nazionali. Questa nuova strategia caratterizzò le relazioni internazionali della fine del XIX secolo con due fenomeni generalizzati per tutti i paesi: l'abbandono della politica di isolazionismo nazionale e la conseguente esplosione di conflitti limitati e locali (1).

Fu soprattutto il primo di questi fenomeni, ossia l'abbandono della tradizionale politica isolazionista che negli Stati Uniti si fondava su principi quali il *non entanglement* (2), a caratterizzare la politica globale americana degli anni '80 del secolo scorso. Alla base di questo nuovo corso della storia americana vi erano motivazioni che la storiografia, ormai per tradizione, fa risalire quasi esclusivamente a specifici interessi economici.

---

(1) Alcuni di questi conflitti ebbero rilevanza internazionale e videro coinvolti numerosi paesi in diverse aree geografiche: Giappone e Cina nel 1895, Italia ed Etiopia nel 1896, la guerra fra Spagna e Stati Uniti nel 1898, ed infine quella fra Russia e Giappone nel 1905. Un ruolo determinante venne svolto anche dalla Gran Bretagna la quale, sebbene non direttamente coinvolta in questi conflitti fu, invece, impegnata duramente nella lotta in Irlanda e nella politica di espansionismo nelle aree ancora "libere".

2) Questo principio venne espresso per la prima volta da John Adams, nel 1775 quando, preoccupato che un'alleanza con la Francia avrebbe potuto portare alla distruzione e alla scomparsa dello status di nazione indipendente per gli Stati Uniti, nei rapporti politici sia interni che internazionali, parlò appunto della necessità per la federazione americana di non partecipare e di non farsi coinvolgere attivamente nelle questioni europee. Tuttavia, questo principio assunse un'importanza nazionale quando venne espresso da George Washington nel "Discorso di commiato" apparso sui quotidiani nel settembre del 1796; esso venne immediatamente considerato alla stregua di un manifesto programmatico su cui fondare la politica estera nazionale, tanto da influenzare notevolmente l'atteggiamento americano nel corso di tutto il XIX secolo. Mentre egli suggeriva di osservare "verso tutte le nazioni le norme della buona fede e della giustizia", sosteneva anche la necessità di non farsi coinvolgere nelle vicende europee e di mantenere scrupolosamente un atteggiamento neutrale verso quelle questioni: "la nostra vera politica consiste nel rimanere fuori da alleanze permanenti con qualsiasi parte del mondo straniero, almeno finché, voglio dire, abbiamo la libertà di poterlo fare; (...) avendo sempre cura di mantenersi in una rispettabile posizione difensiva mediante misure adeguate a questo scopo, noi potremo sicuramente impegnarci in alleanze temporanee derivanti da situazioni di straordinaria emergenza". Washington continuava affermando che fosse necessario per gli Stati Uniti tenere "costantemente presente che è follia da parte di una nazione ricercare i disinteressanti favori di un'altra; e che essa dovrà pagare con una parte della propria indipendenza qualsiasi cosa possa accettare su questa base (...). Non può esserci errore maggiore che attendersi favori concreti da nazione a nazione". Cfr. R. Hofstadter (a cura di), *Le grandi controversie della storia americana*, Roma 1966, I vol., pp. 258 e seguenti (versione originale, *Great Issues in American History*, New York 1958, 2 voll.); A. K. Weinberg, *The Historical Meaning of the American Doctrine of Isolation*, in "The American Political Science Review", 1940, jun., p. 541. La bibliografia a tale proposito è molto ampia ed ovviamente non necessariamente concorde nell'interpretazione. Secondo alcuni autori, infatti, non sarebbe stata sempre perseguita una politica isolazionista, in quanto già dai tempi della presidenza Jackson fu chiaro l'interesse per una maggiore espansione territoriale. Cfr. a tale riguardo W. La Feber, *La formazione dell'impero americano*, in N. Tranfaglia, M. Firpo (a cura di), *La Storia*, Torino 1988, pp. 679 e seguenti e la bibliografia citata.

Negli ultimi decenni del 1800 gli Stati Uniti stavano vivendo di fatto una particolare fase della loro storia che li vedeva imporsi, sul loro vasto territorio, come una potenza industriale ed agricola, frutto dell'effetto propulsore della Guerra Civile degli anni '60 che, con la vittoria nordista, aveva portato alla definitiva "unificazione" economica nazionale, decretando la supremazia di potenti gruppi monopolistici e finanziari dell'Est della nazione (3).

Con la chiusura della frontiera nel 1890, gli Stati Uniti avevano inoltre compiuto la totale colonizzazione del loro territorio a Ovest, con le vaste terre da coltivare e il ricco sottosuolo da sfruttare (4), anche se accanto ai vantaggi della espansione economica ed industriale essi conobbero ben presto anche gli svantaggi derivanti dalla crescita troppo rapida e scarsamente regolata che generò frequenti crisi economiche e finanziarie, come quelle del 1884 e 1893 che, per la prima volta, posero inquietanti interrogativi circa il futuro di una struttura economica che già soffriva di eccesso di produzione e di saturazione dei mercati (5).

Il perdurare di una situazione di crisi di settori trainanti, come quello dell'acciaio, legato fondamentalmente all'espansione, ormai in gran parte compiuta, della rete ferroviaria, o quello agrario, con i suoi eccessi di produzione e la sua perdurante incapacità di competere con il basso livello dei prezzi europei, portarono più volte la nazione americana degli ultimi anni del secolo scorso, a ripensare alla specificità della propria struttura economica ed industriale. In particolar modo, venne messa in discussione la dipendenza americana dai capitali e dalla gestione finanziaria della potente piazza europea di Londra, simbolo della grandezza dell'impero economico britannico, quell'*informal empire* che includeva fra i suoi territori gran parte dell'America latina, dell'Estremo oriente e, per quanto concerneva gli investimenti di capitali inglesi, gli stessi Stati Uniti.

Ancora una volta nella storia economica americana, il gruppo che per primo avanzò richieste di nuovi interventi governativi per far fronte ad una situazione ormai critica per i suoi interessi, fu la tormentata classe agraria delle zone ad Ovest (6) che, dopo la Guerra Civile e dopo le crisi che ciclicamente colpivano la produzione e di conseguenza i loro interessi finanziari, era riuscita ad imporsi come unico e vero portavoce del malcontento degli agricoltori degli Stati Uniti. Costoro, sempre più numerosi e uniti, giunsero a chiedere interventi soprattutto in campo finanziario e monetario che si riassumevano fondamentalmente in due proposte: l'abbassamento e la regolamentazione su tutto il territorio nazionale delle tariffe del trasporto ferroviario e fluviale, in modo da diminuire notevolmente il livello dei prezzi dei loro prodotti all'interno, unitamente alla liberalizzazione di un sistema

---

(3) Cfr. a tale proposito M. Friedman, A. Jacobson Schwartz, *A Monetary History of the United States, 1867-1960*, New York 1963, cap. I (trad. it. *Il dollaro. Storia monetaria degli Stati Uniti*, Torino 1979); R. P. Sharkey, *Money, Class and Party*, Baltimore 1959; I. Unger, *The Greenback Era. A Social and Political History of American Finance, 1865-1879*, Princeton 1964; W. T. K. Nugent, *Money and American Society, 1865-1880*, New York 1968 e M. G. Myers, *A Financial History of the United States,* New York 1970, cap. 8.

(4) La conquista del territorio americano rappresenta tuttora un fatto eccezionale nella storia del mondo moderno capitalistico; secondo alcuni autori non vi è stato alcun altro esempio di un così vasto e vigoroso sviluppo economico. Questo fatto spiegherebbe quindi anche il "ritardo" degli Stati Uniti nel partecipare alla conquista di territori oltre i propri confini nazionali. In effetti, l'espansione territoriale interna assorbì molte delle energie economiche e finanziarie destinate invece in altri paesi all'esclusivo ampliamento dei propri mercati nel contesto internazionale. Cfr. F. Sternberg, *Le conflit du siécle. Capitalisme et Socialisme á l'épreuve de l'histoire*, Paris 1958, pp. 97 e seguenti.

(5) Cfr. a tale proposito M. Friedman, A. J. Schwartz, *op. cit.*, capp. III e IV; A.J. Youngson Brown, *The American Economy, 1860-1940*, London 1951, pp. 76-144; M. Niveau, *Storia dei fatti economici contemporanei*, Milano 1972, cap. III; W. La Feber, *op. cit.*, p. 689.

(6) Cfr. W. A. Williams (ed.), *From Colony to Empire. Essays in the History of American Foreign Relations*, New York 1972 (trad. it. *Da colonia a impero. La politica estera americana 1750-1970*, Bari 1982).

monetario fondato esclusivamente sull'argento. Se la prima di queste proposte si scontrava con gli interessi del potente, ma ristretto gruppo delle grandi compagnie ferroviarie, la seconda contrastava con l'opinione della maggioranza della classe finanziaria ed industriale americana che era invece favorevole all'allineamento degli Stati Uniti al sistema del *gold standard* adottato ormai dalla maggioranza delle potenze europee e che all'interno della nazione avrebbe agevolato il rientro dall'inflazione che in quegli anni stava lacerando il sistema economico nazionale. Gli agrari, al contrario, speravano nel mantenimento di un'ampia circolazione monetaria, in quanto un elevato livello di inflazione, permetteva loro di rendere meno gravoso l'indebitamento, solitamente a lungo termine, e di garantire l'espansione del commercio dei loro prodotti con altre nazioni a sistema monetario argenteo, soprattutto quelle dell'America latina e dell'Estremo oriente [7].

In questo dibattito circa i provvedimenti economici interni da adottare, le voci che man mano si fecero sempre più insistenti furono quelle dei c.d. *commercial* o *market espansionists* i quali, frustrati all'interno da cicli economici non sempre favorevoli e dalla aggressiva competitività internazionale, soprattutto britannica, parlavano di *glut theory* [8], dato appunto l'alto livello di "saturazione" del mercato interno, e proponevano di ricercare all'esterno nuovi mercati per quei prodotti di cui non vi era sufficiente domanda all'interno. Questa richiesta non proveniva solo dagli agrari, ma anche dagli industriali, da quella classe cioè che era riuscita a rafforzare il suo notevole potere economico grazie al permanere al governo del partito repubblicano, favorevole ad una costante politica tariffaria protezionistica che da anni innalzava barriere all'entrata dei prodotti industriali europei, proprio per favorire una *infant industry* nazionale che di nascente non aveva più nulla [9].

Inoltre, un altro elemento che si stava delineando sulla scena economica nazionale era quello dei primi e cospicui trasferimenti di capitali americani all'estero che riguardavano non più soltanto le grandi piazze finanziarie europee, ma anche mercati come quelli sudamericani ed asiatici, ossia di nazioni che non sempre garantivano agli investitori statunitensi le migliori condizioni data la loro instabilità politica interna e nelle relazioni con il resto del mondo.

In generale possiamo affermare che gli Stati Uniti erano scossi da pressioni provenienti da gruppi diversi, per estrazione ed interesse economico, che davano vita ad un clima sociale caratterizzato da una profonda crisi e da enormi disuguaglianze economiche circoscritte all'interno di aree geografiche ben precise. Si manifestava quindi sempre più il bisogno di credere nell'unità nazionale e in principi come quello del "panamericanismo", di cui si fece portavoce in quegli anni John H. Blaine, segretario di Stato del presidente Harrison, o del "destino manifesto", un concetto antico e da un po' di tempo

---

(7) Cfr. a tale proposito M. Friedman, A. J. Schwartz, *op. cit.*, cap. III; D. M. Pletcher, *1861-1898. Economic Growth and Diplomatic Adjustment*, in W. H. Becker, S. F. Wells jr. (ed.), *Economics and World Power*, New York 1984, pp. 119 e seguenti; si veda inoltre R. Timberlake jr., *Repeal of Silver Monetization in the Late Nineteenth Century*, in "Journal of Money, Credit and Banking", 1978, feb., pp. 27-45 in cui l'autore analizza gli aspetti economici, oltre che politici, del dibattito congressuale sulla questione argentea negli Stati Uniti. Sulla questione monetaria e il ruolo specifico svolto dagli agrari si veda G. C. Fite, *Republican Strategy and the Farm Vote in the Presidential Campaign of 1896*, in "The American Historical Review", 1960, jul., pp. 787-806. Si veda inoltre E. S. Rosenberg, *Foundations of the United States International Financial Power: Gold Standard Diplomacy, 1900-1905* in "Business History Review", 1985, sum., pp. 169-202, in cui l'autrice oltre ad analizzare i termini del dibattito sulla questione della scelta del sistema monetario, prende in esame, con il supporto di notevoli fonti bibliografiche e documenti, l'attività diplomatica e l'azione politica americana nei confronti di determinate aree geografiche, in particolare l'America latina, nel tentativo di ampliare ad altre zone il regime di *gold standard*.

(8) Cfr. D. M. Pletcher, *op. cit.*, pp. 126 e seguenti.

(9) Cfr. E. P. Crapol, H. Schonberger, *La scelta dell'espansionismo mondiale*, in W. A. Williams, *op. cit.*, p. 185; R. Luraghi, *Economia e società degli Stati Uniti tra l'800 e il '900*, Firenze, pp. 59-75.

abbandonato, che John Fiske riprese nei suoi scritti durante la seconda metà degli anni '80. Questi principi alimentavano un'unica fede nazionale che si riassumeva nella volontà di controllare direttamente aree geografiche vicine, come l'America latina e soprattutto il mar dei Caraibi: ciò sarebbe stato possibile attraverso diversi progetti come — secondo la proposta di Blaine — l'istituzione di un'unione doganale, sulla scia della *Zollverein* tedesca, fra Stati Uniti e paesi sudamericani, o la creazione di un canale fra i due oceani sotto diretto ed unico controllo americano. Inoltre, i trattati economici fondati sul principio di "reciprocità" e della "nazione più favorita" avrebbero potuto dar vita ad un traffico commerciale continuo, ma soprattutto esclusivo, fra gli Stati Uniti e il resto del mercato sudamericano. In tal modo la Gran Bretagna e le altre nazioni sarebbero state escluse da questa particolare struttura privilegiata di scambi interamericani. A sostenere queste proposte vennero evidenziati anche motivi di ordine interno: il perseguimento di obiettivi come il panamericanismo e l'apertura di questi mercati in maniera esclusiva ai prodotti americani permettevano di dare sfogo a gran parte delle tensioni interne alimentate, secondo i repubblicani, dai ceti agrari e dal loro maggior esponente, il partito populista.

Tuttavia, l'ambizioso progetto di Blaine e dei suoi sostenitori non ebbe una effettiva e completa realizzazione, in parte per la diffidenza di molti stati dell'America latina a questo tipo di rapporto di dipendenza totale dall'economia e dai capitali americani e in parte proprio perché non vi fu a livello politico americano il sostegno e la volontà di attuare tale progetto. Ciononostante, il pensiero di Blaine riassumeva una tendenza di parte dell'opinione pubblica nazionale che, seppur piccola, era desiderosa di partecipare maggiormente alle relazioni internazionali e soprattutto all'avventura coloniale, da cui di fatto gli Stati Uniti erano sempre stati esclusi. A rafforzare queste posizioni, si sviluppò una corrente di pensiero c.d. imperiale, di cui furono rappresentanti, fra gli altri, Albert J. Beveridge, John Fiske ed Henry Adams [10]. Soprattutto Beveridge riuscì a riassumere il pensiero e la tradizione propria americana che volevano gli Stati Uniti depositari di una missione divina da compiere in terra e quali supremi tutori dell'ordine politico nell'emisfero occidentale. Proprio sulla base di questa logica, egli era andato più volte affermando che "Dio (...) ci ha resi supremi organizzatori del mondo per stabilire un ordine sistematico laddove regna il caos" [11]. Il principio del *manifest destiny* finiva per assumere toni stravaganti che tradivano l'isterismo dei suoi sostenitori. La nuova versione proposta negli anni '90 da Fiske della dottrina originalmente propugnata nella prima metà del 1800 — nel periodo cioè delle grandi questioni territoriali del Texas, della California e dell'Oregon — non aveva più nulla di quello stimolo dottrinale che l'aveva caratterizzato nel periodo dell'annessione dei nuovi territori ad Ovest: allora si parlava di una chiara missione divina che voleva l'ampliamento e l'adozione dei principi di democrazia e di libertà — proprie delle istituzioni repubblicane americane — al resto del mondo, quale parte fondamentale del destino del popolo americano. Ora alla fine del XIX secolo, i sostenitori del "destino manifesto" e della "missione divina" degli Stati Uniti, parlavano di annessione dal Canada a Cuba, oltre alla totale conquista territoriale del Messico, affiancando alle loro richieste argomentazioni che si rifacevano all'analisi dello storico Frederick J. Turner che, nel 1893, parlando del ruolo della frontiera nella storia americana, la definì "l'elemento unificatore e motore fondamentale della democrazia nazionale". In un momento di crisi sociale e di identità nazionale, la proposta dello storico della frontiera di far rivivere il mito espansionistico oltre i confini nazionali, nelle zone logicamente più vicine, ossia gli stati dell'America latina,

---

(10) Cfr. P. Bairati (a cura di), *I profeti dell'impero americano*, Torino 1975, pp. 224-268.

(11) Cfr. J. L. Thomas, *The Great Republic: A History of the American People*, Lexington 1985 (trad. it. *La nascita di una potenza mondiale. Gli Stati Uniti dal 1877 al 1920*, Bologna 1988, p. 165).

trovava un terreno molto fertile e disponibile per essere accettata [12]. Questa proposta, infatti, ravvivava il vecchio senso di missione e di intraprendenza, propri del popolo americano che veniva in tal modo a liberare i suoi sentimenti di "umanitarismo" sempre repressi: questo popolo sembrava cercasse di perseguire i suoi fini democratici all'estero, proprio a causa della caduta in patria di ogni certezza.

Di fronte a queste argomentazioni che, seppur non molto diffuse, rispecchiavano comunque uno stato d'animo presente in una discreta fetta dell'opinione pubblica e della classe politica americana, iniziarono a vacillare quelle posizioni isolazioniste che avevano caratterizzato la politica estera nazionale dalla formazione degli Stati Uniti e che più volte, anche in quegli anni, erano emerse nei discorsi programmatici dei diversi governi [13].

Si riaffermava la tradizionale cultura isolazionista degli Stati Uniti, ma allo stesso tempo veniva posto in una nuova ottica più aggressiva il loro ruolo di potenza egemone nell'emisfero occidentale: non sarebbe stata accettata alcuna intromissione nelle aree centro e sudamericane da parte di nessuna potenza europea. Ciò denotava una nuova predisposizione a favore di una maggiore apertura verso l'esterno degli Stati Uniti, soprattutto dopo che parte degli esponenti politici e finanziari americani si erano resi conto delle carenze della struttura diplomatica del loro paese, conseguenza del marcato disinteresse del dipartimento di Stato a portare avanti una politica di maggiori scambi con nazioni europee ed extraeuropee. È opinione di alcuni storici, infatti, che le richieste a favore della liberalizzazione dei rapporti con i mercati esteri non avrebbero avuto carattere così radicale se il dipartimento di Stato avesse cercato di promuovere e rafforzare le opportunità di scambi commerciali con l'estero. Tuttavia, gli Stati Uniti del secolo scorso non disponevano, per loro volontà, di un corpo diplomatico organico ed efficiente. La struttura mostrava tutte le carenze di un sistema fondato sullo *spoils system*, in cui i funzionari selezionati esclusivamente per meriti politici, mal pagati e in continua rotazione di cariche, non dimostravano alcun interesse a promuovere e a fondare su basi più sicure nuovi rapporti economici e commerciali fra gli

---

(12) Un precursore del pensiero espansionista americano fu, negli anni '60, il segretario di Stato William H. Seward, fautore dell'annessione dell'Alaska, che mirò anche al territorio canadese e alle isole Hawaii nel Pacifico. Inoltre, quarant'anni prima dell'enunciazione ufficiale della politica dell'*open door* da parte di John Hay, egli parlò della necessità di impostare una politica di "apertura" dei rapporti politici ed economici con la Cina e l'Estremo oriente. Fu anche l'ispiratore della politica estera della presidenza Grant che, a completamento del progetto espansionistico di Seward, riuscì a stipulare accordi commerciali con le Hawaii, impose il controllo e la sovranità degli Stati Uniti sull'isola di Samoa ed intervenne militarmente a Cuba e a Santo Domingo. Cfr. a tale proposito W. La Feber, *The New Empire: An Interpretation of American Expansion 1860-1898*, Ithaca 1963; E. N. Paolino, *The Foundation of the American Empire: William H. Seward and U.S. Foreign Policy*, Ithaca 1973.

(13) Nel 1805, infatti, l'allora presidente Cleveland nel parlare della politica internazionale della nazione accennava a quali fossero i suoi caratteri tradizionali: "È la politica dell'indipendenza, favorita dalla nostra posizione (...) È la politica della pace, idonea ai nostri interessi. È la politica della neutralità, che rifiuta di partecipare a liti ed ambizioni straniere dirette ad altri continenti e che respinge la loro intrusione nel nostro". Quasi a completamento di questo discorso, dieci anni più tardi Olney, segretario di Stato nella seconda presidenza Cleveland, in una dichiarazione sul problema della instabilità politica ed economica del Venezuela e dell'intromissione della Gran Bretagna nella definizione del delicato problema dei confini della Guiana britannica, ebbe a dire ai suoi interlocutori europei: "Oggi gli Stati Uniti sono praticamente sovrani su questo continente e i loro voleri sono legge sulle questioni a cui limitano il proprio intervento (...); le loro infinite risorse insieme alla loro posizione isolata li rendono signori della situazione e praticamente invulnerabili nei confronti di ogni altra potenza". Cfr. J. L. Thomas, *op. cit.*, pp. 164-169.

Stati Uniti e le nazioni ospitanti [14]. Questo atteggiamento fa ancora più riflettere se si pensa a come gli Stati Uniti abbiano reagito a questa situazione di stallo delle loro relazioni diplomatiche costruendo, praticamente dall'inizio del XX secolo, una struttura amministrativa, consolare e diplomatica sempre più efficiente, dimostrando di cogliere l'importanza del loro nuovo ruolo di potenza mondiale.

In breve tempo, gli Stati Uniti giunsero alla costituzione di una potente diplomazia, continuamente rinnovata attraverso diverse fasi che andarono dall'abbandono graduale dell'isolazionismo all'apertura nei rapporti diplomatici, dapprima attraverso la stipulazione di accordi bilaterali sulla base del principio di reciprocità, in seguito attraverso l'azione delle missioni diplomatiche, fino alla proposta wilsoniana della Società delle Nazioni e alla complessa rete di relazioni diplomatiche dell'èra contemporanea.

Vi sono quindi grandi analogie, non necessariamente inscindibili, fra la storia della formazione di questa potente struttura diplomatica e le vicende che hanno caratterizzato la storia militare americana; in essa, come in quella diplomatica, ciò che stupisce ancor oggi è il passaggio, graduale, ma incalzante, da una struttura carente, disorganizzata e senza un'impostazione dottrinale precisa ad una efficiente ed organizzata capillarmente, che si è rivelata nel tempo come la più potente al mondo.

1.2 Un nuovo ruolo per l'Esercito americano: la dottrina di Emory Upton

Alla vigilia del conflitto contro la Spagna nel 1898 la maggioranza dell'opinione pubblica americana era quindi convinta della necessità di ricercare all'estero nuovi mercati, convinzione che era frutto di una forte retorica sviluppatasi nel corso degli ultimi anni, ma che fino ad allora non aveva ancora definito un programma politico ufficiale vero e proprio.

Il problema, emerso già prima del conflitto del '98, ma che esplose soprattutto con la vittoria contro la Spagna e l'annessione di nuovi territori nel Pacifico, fu quello di garantire la difesa di questi nuovi possedimenti, verso cui guardavano con estremo interesse i *businessmen* americani e che costituivano tasselli fondamentali nell'insieme della strategia espansionistica americana verso i mercati dell'Estremo oriente. Non erano più sufficienti i mezzi diplomatici che, comunque, fino ad allora non erano stati in grado di operare efficacemente. L'annessione di nuovi territori, come le Filippine, o l'imposizione del protettorato su Cuba, portarono ad una situazione completamente nuova per gli Stati Uniti, ossia l'ampliamento dei limiti di sicurezza nazionale oltre i propri confini. La nazione americana doveva estendere ora il suo controllo ad aree geografiche, come il Centro America — con la sua costante instabilità politica — e il Pacifico, dove si scontravano gli interessi economici e strategici delle altre potenze (dapprima la Russia e in seguito il Giappone) alla ricerca di nuovi mercati, soprattutto con la Cina imperiale. Da quel momento in

---

(14) A metà degli anni '80, il corpo diplomatico e consolare americano era costituito da 31 funzionari (*ministers*), di cui circa una dozzina operavano come consoli generali, circa 270 consoli con compiti legati al commercio internazionale e 420 agenti incaricati di controllare la situazione dei mercati e delle flotte navali nei vari porti internazionali (il più delle volte erano commercianti locali) e nessun ambasciatore. I funzionari erano preposti al solo scopo di studiare la situazione economica e commerciale di un dato paese e promuovere o comunque facilitare il commercio fra quel paese e gli Stati Uniti. Non vi era quindi una struttura diplomatica in grado di svolgere ruoli strettamente politici, se non in zone considerate più a rischio come quelle al confine con il Messico, dove era comunque costantemente presente più un contingente militare che una rappresentanza diplomatica vera e propria. Bisognerà attendere la riforma all'interno del dipartimento di Stato attuata da Elihu Root nel 1906 per vedere finalmente gli Stati Uniti dotati di una vera struttura diplomatica in grado di operare internazionalmente in base al loro ruolo di potenza mondiale. Cfr. D. M. Pletcher, *op. cit.*, pp. 128-129.

avanti, qualsiasi azione straniera ostile agli interessi americani in tali zone sarebbe stata considerata come un attacco diretto agli Stati Uniti. Di conseguenza, questi ultimi, se fosse stato necessario, sarebbero intervenuti anche militarmente. Fu proprio di fronte a questa eventualità che i politici e i militari americani si posero il problema della pronta reattività della nazione, delle sue strategie e dei suoi mezzi per fronteggiare la minaccia e per tutelare gli interessi nazionali.

I leader politici sostenevano che gli Stati Uniti avevano una loro strategia nazionale precisa e ben definita, e i nuovi impegni internazionali non avrebbero dovuto in alcun modo portare a cambiamenti nella politica estera nazionale. Di conseguenza, gli Stati Uniti potevano continuare nella loro politica senza addivenire ad accordi particolari con altre nazioni, soprattutto se questi trattati richiedevano un maggior coinvolgimento americano negli affari europei. Se fosse stato necessario, gli Stati Uniti sarebbero intervenuti diplomaticamente attraverso l'azione congiunta con un'altra nazione disposta a sostenerli, la Gran Bretagna, interessata come loro, al mantenimento in quelle aree dell'equilibrio di potenza.

Questa convinzione era piuttosto diffusa presso gli uomini politici e l'opinione pubblica americana: tuttavia, essi erano anche convinti che l'intervento diplomatico era possibile solo per questioni di minor importanza, ossia per quelle che non mettevano in pericolo la dignità e la sicurezza della nazione. Nei casi più estremi, come sarebbe accaduto contro la Spagna nel '98, si doveva intervenire militarmente. Di conseguenza, ciò su cui non si poteva più transigere era la presa di coscienza della reale situazione delle forze armate; questa consapevolezza era ormai un fatto acquisito all'inizio del 1900, ma negli ultimi decenni del secolo scorso era stato appannaggio di pochi teorici e studiosi della storia e della scienza militare.

Ad iniziare questo nuovo corso di studi militari fu indubbiamente il libro di Emory Upton, *The Military Policy of the United States* che venne pubblicato nel 1880; quest'opera, allora unica nel suo genere negli Stati Uniti provocò, sebbene non immediatamente, numerose reazioni sia presso i politici che i militari del tempo, a causa delle rivelazioni circa le condizioni in cui versava l'organizzazione dell'Esercito americano.

L'autore, ufficiale dell'Esercito, che si era distinto nel corso della Guerra Civile e che era stato istruttore presso la scuola militare di West Point, analizzava in modo esauriente diverse fasi della storia delle forze armate americane, dalla proclamazione dell'indipendenza fino ai suoi giorni. Oltre a rappresentare un documento storico fondamentale per gli avvenimenti presi in esame, l'opera di Upton risulta particolarmente interessante per la testimonianza sul rovinoso stato in cui si trovava l'Esercito americano di fine secolo.

La debolezza della politica militare nazionale, la cui inevitabile conseguenza sarebbe consistita nel produrre guerre prolungate ed estenuanti, derivava dal fatto di non disporre di un esercito di leva, con un addestramento ed una struttura organizzata e pronta ad ogni evenienza, proprio perché a fondamento della politica militare americana vi era il pregiudizio, tipicamente anglosassone, secondo il quale "gli eserciti permanenti sono una pericolosa minaccia alla libertà". A suo parere, quindi, proprio perché gli Stati Uniti avevano poggiato fino ad allora tutta la loro politica militare e di sicurezza nazionale su un esercito di volontari e solo raramente erano ricorsi alla coscrizione obbligatoria (come nel caso della Guerra Civile), essi erano vittime, da sempre, di una situazione permanente di conflitti [15].

---

(15) Cfr. E. Utpon, *La politica militare degli Stati Uniti*, in P. Bairati (a cura di), *op. cit.*, pp. 210-211.

Era una situazione insostenibile, dannosa e pericolosa per la stessa sicurezza nazionale che rendeva quindi necessario un intervento attraverso una riforma delle istituzioni, in grado di fornire la nazione di una potente ed organica struttura militare. L'insieme dei provvedimenti che Upton suggeriva avrebbero dato vita finalmente a quella politica militare di cui gli Stati Uniti sembravano privi: «*Nel corso delle sue fatiche — affermava Upton — l'autore si è spesso scoraggiato. Di regola è bastato anche solo menzionare ai suoi colleghi ufficiali le parole 'politica militare' per provocare la risposta 'noi non abbiamo alcuna politica militare'; il che vuol dire che ogni cosa è affidata alla fortuna e al caso. Questa conclusione, anche se è apparentemente vera, è nondimeno un errore*» (16).

Sulla base di questa sconfortante constatazione, Upton presentava un breve, ma fondamentale elenco di provvedimenti che parlavano di una migliore regolamentazione degli arruolamenti, in modo da costituire un esercito regolare e permanente su cui poter attuare un miglior addestramento e sotto il diretto controllo di uno Stato Maggiore formato sull'esempio del modello tedesco (17). La proposta riformatrice di Upton riguardava, quindi, in generale, la struttura e l'organizzazione delle forze armate, dal reclutamento all'educazione militare superiore (18).

Essa pertanto non soddisfaceva i fautori dell'espansionismo americano di fine secolo. Nel suo scritto non vi era alcun riferimento al sentimento espansionista. Tuttavia, la sua analisi storica e i suoi consigli vennero presto adattati alle esigenze della nuova America. Egli aveva posto le basi per un rinnovamento che trovava eco presso un limitato gruppo di militari che si stava convincendo della necessità di formare i propri alti comandi non solo attraverso l'educazione scientifica, ma anche attraverso lo studio della guerra nei suoi aspetti puramente dottrinali. Per la prima volta negli Stati Uniti veniva accantonato il concetto di "scienza della guerra", a favore invece di quello più ampio di "arte della guerra", già assimilato presso gli alti comandi delle potenze europee, ma in gran parte sconosciuto presso le forze armate americane. In effetti, a causa della impronta più "scientifica" che la cultura e la tradizione statunitensi erano portate a dare alla società e alle sue strutture (19), lo Stato Maggiore americano era indirizzato a concepire la guerra più su parametri tecnici e scientifici — come ad esempio le caratteristiche strutturali e la potenza dell'armamento proprio e del nemico — piuttosto che su principi politici che non fossero l'amore per la patria e l'onore sul campo di battaglia (20).

---

(16) *Ibidem*, p. 216.

(17) Nel corso della formazione del potente stato prussiano, all'inizio del 1800, un ruolo fondamentale venne svolto da alcuni fra i maggiori esponenti quali Scharnhorst, Gneisenau sino a von Clausewitz, i quali operarono un'importante riforma dell'intera struttura militare nazionale. Essi imposero una riduzione dell'insieme delle truppe in servizio attivo, ma affiancarono un sistema permanente di riserve con chiamata a rotazione e addestrate in breve tempo. Inoltre, tale riforma prevedeva anche la promozione di grado in base al merito, ma soprattutto la formazione di esperti militari attraverso un'educazione militare superiore presso accademie di guerra di nuova costituzione. Nel corso del primo decennio del 1800 venne inoltre approvato il nuovo codice militare prussiano e divenne effettiva l'introduzione del servizio militare obbligatorio.

(18) Sul problema dell'educazione militare superiore si veda T. H. Williams, *The History of American Wars, From 1745 to 1918*, Baton Rouge 1981, p. 351; sulla storia dell'Esercito americano, la sua struttura ed i suoi principali esponenti si veda E. M. Coffman, *The Old Army. A Portrait of the American Army in Peacetime, 1784-1898*, New York 1986.

(19) Cfr. a tale proposito J. L. Alger, *The Quest for Victory, The History of the Principles of War*, Westport 1982, p. 42.

(20) In un testo, apparso verso la fine del secolo, scritto da H. T. Reed e dal titolo *Elements of Military Science and Tactics*, approvato dal War Department americano si parlava, per la prima volta ufficialmente, di "scienza" e di "arte" della guerra. A suo parere, la guerra era scienza in quanto un comandante sul campo di battaglia deve decidere sulla base di principi che sono a fondamento e governano le operazioni belliche; in seguito, la loro applicazione pratica trasforma la scienza in arte della guerra. Cfr. J. L. Alger, *op.cit.*, p. 83. Inoltre per un'analisi sintetica, ma ben documentata, circa la letteratura militare americana dall'indipendenza ai conflitti di fine '800, si veda R. F. Weigley, *American Strategy from the Beginnings through the First World War*, in P. Paret (ed.), *Makers of Modern Strategy, from Machiavelli to the Nuclear Age*, Princeton 1986, pp. 408-443.

Di conseguenza, se gli Stati Uniti degli anni '90 attraverso l'opera di Utpon avevano compreso quali dovessero essere i mezzi su cui intervenire per potenziare la loro struttura bellica, tuttavia non avevano una chiara consapevolezza dei principi tattici e strategici su cui fondare la loro politica espansionistica.

Alla base della struttura delle forze armate statunitensi della fine del secolo scorso non vi era, infatti, una dottrina strategica specifica. Fin dalla Guerra Civile, presso le scuole superiori militari l'attenzione per la storia militare e la strategia era stata piuttosto limitata; era troppo vasto, infatti, il programma di studio delle materie scientifiche tanto che non vi era spazio, se non per brevi accenni, a quella che era stata la storia militare nazionale e la sterile presentazione di principi che invece in Europa erano considerati basilari per la formazione degli alti comandi militari. L'esperienza delle forze armate americane, nonostante il continuo e prolungato impegno nei diversi conflitti, lamentava anche una scarsa esperienza circa l'impegno globale sui campi di battaglia. Infatti, coloro i quali comandavano le scuole di formazione dei cadetti, erano capi militari che avevano diretto tutt'al più operazioni belliche durante la Guerra Civile, complesse ma di limitato insegnamento strategico, oppure avevano partecipato ad azioni, di scarsa rilevanza strategica, come le guerre indiane o le operazioni di controllo del confine con il Messico.

La loro preparazione, quindi, non beneficiava né di una educazione strategica superiore, né di una esperienza in grado di colmare la loro lacuna dottrinale. Questa situazione si dimostrò drammaticamente vera sebbene, nel corso di tutto il 1800 vi fosse stata, presso le scuole e gli alti comandi militari, una notevole circolazione di testi del teorico Antoine H. Jomini, uno dei più famosi interpreti dell'arte bellica napoleonica. Questi scritti vennero introdotti sul territorio americano fin dal 1817, attraverso il libro di J. H. O'Connor dal titolo *A Treatise on the Science of War*, di notevole divulgazione presso gli allievi di West Point. Nei suoi testi Jomini affermava che a fondamento dell'arte della guerra vi fosse un limitato numero di principi essenziali, da cui non bisognava affatto allontanarsi, per non correre il rischio di una sconfitta sul campo di battaglia. Questi principi si traducevano in leggi semplici, naturali e razionali, limitate nel numero, ma fondamentali per qualsiasi operazione bellica di un esercito o di una flotta. Il principio iniziale e basilare era riassunto nel concetto di "operare con la maggior massa di forze, in uno sforzo combinato, contro un punto decisivo" e continuava elencando una limitata serie di mezzi e consigli tattici a fondamento, nel corso di tutto il secolo, del modo moderno di condurre la guerra (21).

L'influenza di Jomini sulle scuole di formazione e sugli alti comandi militari americani fu pressoché dominante dalla Guerra Civile a tutto il 1800, fino a quando in Europa venne sperimentato, da parte prussiana, un nuovo modo di affrontare il conflitto sui campi di battaglia, facendo propri ed applicando i principi totalmente rivoluzionari di Carl von Clausewitz. Le guerre prussiane del secolo scorso (contro la Danimarca nel 1864; l'Austria nel 1866; la Francia nel 1870-71), avevano imposto ai loro strateghi e teorici una

---

(21) Questi principi possono venir espressi in questo modo: 1) prendere l'iniziativa del movimento dell'operazione; 2) dirigere il movimento contro il punto più debole e più esposto delle forze nemiche; 3) attaccare le estremità di un fronte; 4) raggruppare le forze su una superficie non molto ampia; non tenere fronti troppo estesi o linee interrotte; 5) fare in modo che il nemico commetta errori contrari ad ogni principio bellico; 6) essere ben informato della posizione del nemico e dei movimenti che è in grado di fare. Lo spionaggio è uno dei mezzi; 7) conoscere bene l'impiego della massa; 8) se l'arte della guerra consiste nello sforzo superiore di una massa contro i punti più deboli del nemico è innegabilmente necessario inseguire un esercito sconfitto; 9) un generale deve tenere alto il morale del suo esercito. Cfr. J. L. Alger, *op. cit.*, pp. 22-23.

revisione dei cosiddetti "principi fondamentali della guerra": la conclusione a cui erano giunti affermava che non esistevano affatto principi o leggi generali ed immutabili, in quanto ogni guerra è per sua natura unica, ogni sua circostanza rappresenta un evento a se stante ed irripetibile per le situazioni umane e tecniche, oltre che logistiche e tattiche, che si susseguono sul campo di battaglia. La "non dottrina" generale prussiana si fondava quindi sulla convinzione che fosse necessario studiare immediatamente ed esclusivamente i casi individuali e non soffermarsi o fondarsi sulla enunciazione generica di teorie globali.

Se, alla fine del secolo scorso, l'impostazione jominiana continuava a prevalere in Francia, Gran Bretagna e Russia, ciò non valeva all'interno degli Stati Uniti, in cui il pensiero militare relativo ai principi di guerra finì col diventare contemporaneamente un amalgama del pensiero espresso nelle scuole militari e nella letteratura sia di stampo jominiano che prussiano. Tuttavia, ciò non deve far pensare ad una svolta nella impostazione degli studi e della preparazione dei comandi militari americani: fino al 1890, non vi fu alcun serio tentativo di istituire corsi specialistici di studi strategici. Jomini e i suoi principi, come pure l'impostazione prussiana dell'arte della guerra erano solo metodi di interpretazione della storia militare nazionale, l'unica disciplina umanistica insegnata a fianco di materie più strettamente scientifiche ed ingegneristiche.

Se la storia dell'Esercito americano ebbe questa fase di stallo sia strutturale che dottrinale praticamente fino all'avvento di Theodore Roosevelt alla presidenza degli Stati Uniti e alle riforme imposte da Elihu Root all'inizio del 1900, la storia della Marina americana conobbe invece una nuova fase di rinascita sia sul piano commerciale che su quello militare; ciò fu favorito anche dal fatto che nel frattempo si sviluppò, per opera del teorico Alfred Thayer Mahan, la dottrina che parlava di *sea power* degli Stati Uniti e che finalmente soddisfaceva i più radicali sostenitori dell'espansionismo americano d'oltreoceano.

1.3 Un nuovo ruolo per la Marina americana: la dottrina di Alfred Thayer Mahan

Con la nascita e lo sviluppo della potente organizzazione industriale interna e la contemporanea manifestazione della volontà di aprirsi verso nuovi mercati, gli oceani, che fino ad allora avevano costituito per gli Stati Uniti una forma di barriera protezionistica allo scopo di garantire ai prodotti nazionali l'esclusivo mercato interno, vennero ora considerati vie di comunicazione efficienti verso le nuove aree commerciali. Tuttavia, sebbene alla fine della Guerra Civile gli Stati Uniti possedessero una potente flotta, sia mercantile che militare, ogni decennio seguente al conflitto registrò un rapido crollo del rapporto, in termini di tonnellaggio, della capacità complessiva di carico delle navi americane rispetto a quelle straniere.

Il dominio dei mari apparteneva di fatto da alcuni secoli alla Gran Bretagna che, nel corso della seconda metà del 1800, rafforzò questa sua potenza dotando la sua flotta di navi a vapore più moderne, con elementi innovativi come gli scafi e le caldaie in acciaio, riuscendo in tal modo a superare la fama delle famose navi in legno costruite negli Stati Uniti, ma soprattutto imponendosi nel traffico commerciale internazionale.

Il dominio della Gran Bretagna nelle relazioni economiche internazionali non consisteva unicamente nella dotazione di nuove ed efficienti navi da trasporto: la potenza dell'apparato britannico aveva fatto sì che industriali e commercianti americani ricorressero sempre più frequentemente alla flotta mercantile inglese per il trasporto intercontinentale delle loro merci e dei loro prodotti. Se alla vigilia della Guerra Civile oltre il 65% del

trasporto delle merci nazionali avveniva tramite navi di proprietà o di costruzione americane, alla fine del secolo era sceso a meno del 10%. Le cause di tale crollo furono numerose e risalenti già agli anni '40 e '50 del secolo scorso, quando la Gran Bretagna riuscì ad imporsi nella produzione navale nazionale grazie all'intervento di alcuni fattori interni favorevoli, quali l'espansione dell'industria per l'estrazione e la lavorazione del ferro, una grande disponibilità di carbone a basso prezzo e, soprattutto, una tecnologia innovativa.

In quegli anni gli Stati Uniti non tentarono e nemmeno furono in grado di colmare il *gap* tecnologico esistente fra le due industrie navali nazionali. La Guerra Civile, sebbene avesse rappresentato un fattore incentivante nella produzione di navi da guerra, segnò tuttavia una fase di stasi per la marina mercantile a causa soprattutto del blocco del commercio del cotone sudista da parte dell'Unione che ebbe come risultato, fra gli altri, la paralisi dell'industria navale nazionale. Da tutto ciò risultò inevitabile la penalizzazione degli interessi degli armatori americani, in quanto gli agricoltori e i commercianti confederati ovviarono al blocco nordista ricorrendo a compagnie marittime straniere. Dopo il conflitto altri fattori intervennero a bloccare la ripresa dell'attività cantieristica nazionale: innanzitutto gran parte dei fondi governativi venne impiegata nella realizzazione dei progetti economici ed industriali della politica c.d. di ricostruzione delle zone sudiste, mentre la rimanente parte venne destinata a finanziare i sussidi governativi a favore dell'ampliamento della rete ferroviaria interna. Inoltre, le alte tariffe protettive imposte su determinati materiali o prodotti di provenienza europea — fondamentali nell'industria cantieristica, ad esempio il ferro oppure parti meccaniche — portarono ad un aumento eccessivo dei costi di produzione, paralizzando di conseguenza tutto il settore.

Questa scarsa disponibilità di navi mercantili nazionali non rese più possibile l'applicazione delle norme di navigazione, vigenti da decenni, che impedivano a navi di costruzione o di proprietà straniera, o comunque comandate da ufficiali di altre nazioni, di trasportare prodotti americani e di partecipare al commercio costiero [22]. I produttori e i commercianti nazionali non potevano certo limitare i loro traffici con l'Europa o con altri mercati internazionali solo a causa della scarsa disponibilità di navi da trasporto americane: di conseguenza ovviarono a tale situazione rivolgendosi a quelle compagnie navali che più di altre erano in grado di soddisfare le loro esigenze.

Questa pratica, che andò diffondendosi sempre più prepotentemente durante la seconda metà del secolo scorso, non stimolava certo una produzione navale nazionale, che in tal modo soffriva sia in termini di capacità produttiva, che in termini di qualità innovativa in campo tecnologico.

Ciò divenne oggetto di polemica e di dibattito politico all'interno degli Stati Uniti, soprattutto in seguito alla forte crescita delle esportazioni agricole americane a partire dalla fine degli anni '70. Fu proprio in quel periodo che la pressoché totale dipendenza dei produttori nazionali dalla flotta mercantile britannica venne denunciata all'opinione pubblica da diversi esponenti di rilievo, fra i quali Blaine, ai quali si affiancarono numerosi sostenitori di un programma di riforme del sistema di trasporto sia interno (ferrovie e fiumi) che esterno (oceani).

---

(22) Cfr. D. M. Pletcher, *op. cit.*, p. 139; sugli aspetti prettamente economici riguardanti la questione della marina mercantile si veda l'interessante saggio di J.G.B. Hutchins, *The American Maritime Industries and Public Policy, 1789-1914*, Cambridge (Mass.) 1951.

Tuttavia, lo stallo politico che caratterizzò la vita parlamentare del decennio seguente non portò ad alcuna modifica o a provvedimenti immediati, tanto che la situazione andò trascinandosi fino al 1889, con l'elezione alla presidenza americana di Harrison (repubblicano) e la nomina di Blaine a segretario di Stato. L'opinione di quest'ultimo sull'emergenza della questione mercantile ruotava attorno a tre assunti di base. Innanzitutto era fondamentale emanare leggi che incentivassero la produzione navale nazionale, in modo da risollevare le sorti del settore, oramai in crisi e, allo stesso tempo, sgravare dal pesante indebitamento i produttori e i commercianti il cui trasporto di merci dipendeva dalle navi britanniche. Ma al di là di questo risultato, sicuramente più immediato, Blaine era anche convinto che l'indipendenza nel trasporto commerciale navale avrebbe anche permesso, in nome del tanto desiderato principio del "panamericanismo", un incremento dei traffici commerciali fra gli Stati Uniti e gli altri paesi dell'emisfero occidentale, minando definitivamente il progetto britannico di dóminio economico e di controllo assoluto dei mari. Vi era, in ultima analisi, un richiamo alla questione monetaria: una flotta mercantile indipendente avrebbe posto fine al trasferimento di oro verso la Gran Bretagna, che avveniva sotto forma di pagamento delle tariffe di nolo. In tal modo si sarebbero allentate le tensioni che, fra le altre, laceravano il mondo economico americano proprio in relazione alla dipendenza finanziaria dal *gold standard* imposto dalla Gran Bretagna ai suoi partner commerciali.

All'inizio degli anni '90, tuttavia, Blaine non era più una voce isolata: da più parti e con più o meno intensità si andava auspicando una nuova politica mercantile, a cui affiancare una politica di riforma delle tariffe doganali, in modo da promuovere un ampliamento dell'area degli scambi internazionali. Gli interessi dei produttori navali americani venivano ora a combaciare con quelli degli industriali e degli agrari, oltre che della maggioranza dell'opinione pubblica e del mondo politico nazionale.

Questa unità nazionale favorevole alla rinascita della flotta mercantile americana non vedeva di fatto atteggiamenti uniformi ed omogenei all'interno delle varie fasce sociali. Sebbene alla base di tutta la questione vi fosse la convinzione della necessità di far intervenire il governo centrale nella reimpostazione del settore, vi erano tuttavia voci più radicali che premevano non solo per la ripresa della produzione cantieristica nazionale, ma che reclamavano una politica di espansione commerciale oltre atlantico attraverso non solo la flotta mercantile, ma soprattutto attraverso quella militare. Questo atteggiamento rispecchiava in pieno la convinzione che fosse inscindibile il rapporto tra espansionismo commerciale e potenza militare. Così, come era accaduto per l'Esercito, anche la Marina americana divenne oggetto di studio sulle reali potenzialità, non solo nei termini abituali di strategia difensiva, ma anche in relazione alle reali capacità in eventuali azioni belliche in mare aperto o in aree in cui fosse stato necessario intervenire per proteggere gli interessi economici nazionali.

Sebbene la Marina militare americana dalla fine della Guerra Civile all'inizio degli anni '80 avesse condiviso con la flotta mercantile una situazione di decadimento, verso la fine del secolo, e in particolare nel 1898 alla vigilia del conflitto contro la Spagna, essa era riuscita, sebbene in piccole dimensioni, a recuperare gran parte dello svantaggio che fino ad allora l'aveva distanziata dalle flotte militari delle altre nazioni europee[23]. Infatti,

---

(23) Cfr. J. A. S. Grenville, *American Naval Preparations for War with Spain, 1896-1898*, in "Journal of American Studies", 1968, n. 1, pp. 33-47; si veda inoltre l'articolo di W. H. White, *The New American Navy*, in "North American Review", 1904, jun., pp. 820-824.

a differenza di quanto accadde per l'Esercito, che non venne ristrutturato fino agli inizi del 1900, la Marina americana già nel 1883 fu oggetto di alcune riforme che la videro privilegiata rispetto alle forze di terra. La riforma attuata attraverso il *National Appropriation Act* del 1883 e la costituzione, alla fine degli anni '80, del c.d. *squadron of evolution*, ossia di una flotta totalmente nuova di navi da guerra, segnarono un notevole passo in avanti verso la costituzione di una marina da guerra nazionale. Il programma di riarmo navale, che trovava l'appoggio soprattutto delle presidenze democratiche, subì tuttavia alcune interruzioni nel corso delle crisi economiche che caratterizzarono quegli anni, come quella del '93; ciononostante questo programma permise agli Stati Uniti di dotarsi di una flotta che, seppur non fosse di dimensioni paragonabili a quelle delle maggiori potenze europee, tuttavia le permetteva di portare avanti una più efficace strategia difensiva lungo le coste americane [24].

Questa strategia difensiva proponeva il rafforzamento dello schema tradizionale di fortificazione delle principali città lungo le coste, in modo da proteggerle da eventuali attacchi o peggio da tentativi di invasione territoriale da parte del nemico. Questa politica, che caratterizzò gli anni '80 ed in particolare gli anni della segreteria al ministero della guerra di William C. Endicott [25], mirava tuttavia esclusivamente a rafforzare la difesa delle coste (non certo a garantire un maggior peso della flotta americana sugli oceani) e soprattutto a dimostrare che anche gli Stati Uniti potevano competere con le altre potenze europee nella gara per il controllo di nuove aree commerciali. I fautori del rinnovamento navale nazionale ben sapevano di non poter reclamare una politica che praticamente mirava al riarmo navale senza sollevare l'opposizione di una larga fetta, forse la maggioranza, dell'opinione pubblica nazionale. Di conseguenza, essi iniziarono ad affiancare agli argomenti di carattere più economico, altri argomenti riguardanti principalmente problemi di sicurezza nazionale. Essi sostenevano che il ruolo della Marina militare americana non poteva essere limitato soltanto ad azioni di pattugliamento e di controllo lungo le coste degli Stati Uniti. La nuova realtà delle relazioni internazionali, sia politiche che economiche, imponeva alla *Navy* un nuovo ruolo, di portata ed incidenza più ampie, che coinvolgeva il prestigio e la sicurezza degli interessi nazionali vicini, come quelli dell'America latina e il mare dei Caraibi, o lontani come quelli presenti nei possedimenti del Pacifico. Essa doveva essere in grado di operare efficacemente anche in mare aperto, in modo da assicurare pienamente il corretto svolgimento dei rapporti economici, ma soprattutto di garantire la sicurezza della nazione da eventuali attacchi da parte di potenze straniere. Proprio a causa di una realtà delle relazioni internazionali molto delicata e rischiosa per i passeggeri e le merci americane che transitavano sugli oceani fra un continente e l'altro, era necessario rafforzare la flotta militare in modo da possedere sempre e costantemente una forza anche solo a fini deterrenti nei confronti di eventuali tentativi di attacchi a sorpresa nemici.

---

(24) Cfr. R. F. Weigley, *The American Way of War*, Bloomington 1973, p. 167. Si veda inoltre R. Seager II, *Ten Years Before Mahan: The Unofficial Case of the New Navy, 1880-1890*, in "Mississippi Valley Historical Review", 1953, n. 50; sul problema del rapporto tra produzione industriale, espansione e "new navy" si veda K.J. Hagan, *The Historical Significance of American Naval Intervention*, in R. Highan (ed.), *Intervention or Abstention. The Dilemma of American Foreign Policy*, Lexington 1975, pp. 26-27.

(25) Cfr. al riguardo W.R. Roberts, *Reform and Revitalization, 1890-1903*, in K.J. Hagan, W.R. Roberts (ed.), *Against All Enemies. Interpretations of American Military History from Colonial Times to the Present*, New York 1986, p. 202; cfr. inoltre R.G. Albion, *Makers of Naval Policy, 1748-1947*, Annapolis 1980, cap. X.

In appoggio a queste posizioni più estremiste — che tuttavia iniziarono ad avere un consenso sempre più vasto — intervenne la pubblicazione di due scritti del più grande teorico navale americano di tutti i tempi, il capitano (ed in seguito ammiraglio) Alfred Thayer Mahan, dal titolo *The Influence of Sea Power upon History*, (1880), e *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire*, (1892), a cui fece seguito fra le altre opere, *Sea Power and Its Relations to the War of 1812*, (1905), che concludeva la sua importante trilogia di studi dottrinali di storia navale[26]. In questi scritti l'autore esponeva ed ampliava le argomentazioni dei sostenitori di una potente marina militare, giustificandole attraverso l'individuazione di un nuovo ruolo e di un nuovo impegno internazionale degli Stati Uniti: ne nacque una dottrina militare che pose le basi del nuovo corso della politica di riarmo nazionale, che finì per caratterizzare gli anni delle presidenze McKinley e Roosevelt.

Negli scritti di Mahan, infatti, vennero riproposti quei principi e quelle convinzioni che si erano andati formando nel corso del secolo e che costituivano allora lo spirito nazionale americano di fine '800. Attraverso lo studio e l'analisi degli avvenimenti che avevano caratterizzato le fasi più importanti della storia politica e militare del secolo scorso, Mahan giunse a conclusioni che andavano ben oltre le argomentazioni degli espansionisti tradizionali: nella nuova realtà delle relazioni internazionali, gli Stati Uniti erano i depositari di un destino superiore che li voleva dominatori dei rapporti politici, economici e commerciali mondiali.

Oltre a quest'ennesima versione del "destino manifesto", Mahan affiancava una interpretazione della politica internazionale che si avvaleva dei temi tipici del darwinismo sociale e che parlavano di "superiorità della razza anglosassone", frutto di un isterismo ideologico che faceva capo a personaggi come il predicatore Josiah Strong[27]. Mahan, infatti, sosteneva che il sistema internazionale stava subendo un processo di trasformazione all'interno dei suoi organismi politici ed economici. L'obiettivo finale di questa evoluzione era la costituzione di un nuovo equilibrio economico (e di potenza) generale, in cui si sarebbe deciso il detentore del controllo del commercio mondiale: dalla lotta per il raggiungimento e il mantenimento della supremazia politica ed economica sarebbe infatti prevalso soltanto il paese più forte. Tale scontro rappresentava dunque un processo di selezione naturale, una condizione normale di vita, la manifestazione di una inesorabile legge di natura (darwiniana appunto), in cui era in gioco la sopravvivenza stessa degli Stati Uniti. Era ormai giunto il momento per loro di rafforzarsi per partecipare e non soccombere in questa lotta, non tanto in nome del progresso o dell'espansione economica fine a se stessa, quanto per la loro stessa esistenza. Infatti, se gli Stati Uniti non si fossero mossi in tal senso, sarebbero stati sopraffatti da altre nazioni e avrebbero dovuto accettare una posizione di dipendenza soprattutto in campo commerciale: «*Che lo vogliamo o no, l'America deve ora guardare oltre i propri confini. La crescita produttiva del paese lo impone, come pure un crescente sentimento popolare. La posizione degli Stati Uniti fra i due vecchi mondi e i due grandi*

---

(26) Nel 1897 Mahan pubblicò inoltre *Interest of America in Sea Power, Present and Future* in cui riassumeva i temi dei due libri precedenti e raccoglieva gli articoli pubblicati in quegli anni su diversi argomenti, con particolare riferimento alla situazione americana. Questi scritti vennero ben presto utilizzati a scopi propagandistici, riscuotendo enorme successo di pubblico.

(27) Cfr. J. Strong, *La razza anglosassone e il futuro del mondo*, in P. Bairati (a cura di), *op. cit.*, pp. 192-206; sulle origini di questa corrente di pensiero si veda R. Horsman, *Race and Manifest Destiny*, Cambridge (Mass.) 1981, in cui viene analizzato il fenomeno del *racial anglosaxonism* dal periodo coloniale sino agli anni '50 del secolo scorso, attraverso un dettagliato ed accurato studio di documenti ed un'ampia bibliografia.

oceani impone questa soluzione che presto verrà rafforzata attraverso la creazione di un nuovo legame fra l'Atlantico e il Pacifico. Questo sarà ancor più giustificato dalla crescita delle colonie europee nel Pacifico, dall'avanzare della crescita del Giappone, e dalla presenza nei nostri territori del Pacifico di uomini che posseggono uno spirito volto al perseguimento del progresso nazionale. In nessun luogo vi è maggior consenso per una politica estera di potenza che fra le genti a ovest delle Rocky Mountains» [28].

Di conseguenza gli Stati Uniti dovevano prendere coscienza del fatto che l'obiettivo prioritario dei programmi politici futuri doveva essere rappresentato dalla formulazione di una strategia di potenza economica, fondata sul presupposto che fosse inscindibile il nesso fra potenza politica e potenza nazionale e fra questa e una vigorosa politica di espansione commerciale. Questa strategia doveva mirare alla istituzione di una grande forza navale in grado di permettere il controllo delle zone caraibiche e dei territori del centro America [29], come pure di assicurare l'acquisizione di isole nel Pacifico, che in breve sarebbe diventato, a parere di Mahan, il teatro di scontro per il controllo dei traffici fra l'Oriente e l'Occidente, in cui ubicare basi navali, militari e commerciali [30]. Questi elementi costituivano l'essenza della dottrina di Mahan che si riassumeva nel principio del *sea power*, ovvero del dominio dei mari.

Gli Stati Uniti considerati da Mahan gli eredi naturali della potenza marittima britannica erano in parte facilitati nel raggiungimento degli obiettivi propri del *sea power*. Innanzitutto, essi disponevano di una grande varietà e quantità di materie prime che li rendeva autosufficienti, potenti ed indipendenti quindi dal dominio economico di altre nazioni. Sebbene il loro vasto territorio e la forte domanda interna assorbissero gran parte delle loro energie economiche ed industriali essi dovevano sforzarsi di costituire una flotta commerciale e militare nuova, moderna e potente in grado di imporsi a livello internazionale sulle altre potenze. Gli Stati Uniti non godevano del privilegio, che apparteneva invece alla Gran Bretagna, di essere posti geograficamente vicino al continente europeo e da esso, attraverso il canale di Suez, raggiungere i mercati dell'Estremo oriente, oltre a disporre, all'interno del *British Empire*, delle principali vie marittime mondiali. Gli Stati Uniti, però, erano posti al centro dei due oceani, collegabili con un canale ed erano dotati di una potente flotta mercantile che avrebbe permesso loro di controllare sia il commercio proveniente dall'Europa verso gli stati dell'emisfero occidentale, sia quello passante per l'oceano Pacifico diretto verso i mercati orientali.

Era proprio per facilitare questo compito che, nell'ambito della strategia di *sea power* Mahan parlò della necessità, prioritaria, di costruire un canale di comunicazione fra i due oceani, passante in qualche punto del centro America e posto direttamente sotto la sorveglianza americana [31]. Esso avrebbe dovuto essere considerato alla stregua di una parte del territorio nazionale da difendere contro l'avvicinamento di altre nazioni straniere, per non correre il rischio che queste si impossessassero di nuovi territori da cui controllare il traffico marittimo. L'unica nazione a godere di tali privilegi, accanto agli Stati Uniti,

---

(28) Cfr. A. T. Mahan, *The United States Looking Outwards*, 1890, in *Interest of America in Sea Power*, New York 1897, pp. 18, 21-22.

(29) Cfr. A. T. Mahan, *Strategic Features of the Caribbean Sea and the Gulf of Mexico*, in *Interest, op. cit.*.

(30) Cfr. A. T. Mahan, *Hawaii and the Future Sea Power*, 1893 in *Interest, op. cit.*.

(31) Cfr. A. T. Mahan, *Isthmus and Sea Power*, 1893 in *Interest, op. cit.*.

sarebbe stata la Gran Bretagna, non tanto per il fatto di essere una grande potenza marittima, quanto per il senso di solidarietà e supremazia della razza anglosassone che univa le due nazioni.

Questo privilegio geografico divenne fondamentale per il raggiungimento dei primi obiettivi strategici della dottrina di *sea power*: il controllo, da parte della flotta, delle vie di comunicazione marittime intese da Mahan come "*l'unico e più importante fattore nella strategia, politica e militare*" (32), e il potere di interrompere i flussi commerciali di altre potenze rivali operanti in quelle aree di particolare interesse americano.

Controllare le vie di comunicazione marittime significava controllare anche militarmente, in un normale contesto pacifico di strategia difensiva degli interessi economici nazionali, il traffico e il commercio su mare, con una sorveglianza strategica sui punti in cui passava il commercio mondiale, come il canale di Suez o il Capo di Buona Speranza (33). Tuttavia, tale obbligo da parte della nazione che voleva ottenere e mantenere il suo dominio sui mari non aveva valore esclusivamente in un contesto bellico: per la prima volta nella storia del pensiero militare americano avveniva che alcuni principi che fino ad allora avevano avuto valore esclusivamente in caso di guerra venissero ora applicati in un normale contesto di relazioni internazionali. Secondo questa analisi non vi sarebbe più stata, a partire da allora, una distinzione fra rapporti internazionali in condizioni di pace e quelli in condizioni di guerra.

Mahan, come i suoi superiori e gli altri ufficiali militari della fine del secolo scorso, aveva una formazione dottrinale che, sebbene arricchita da una eccezionale conoscenza della storia militare, tuttavia era frutto della sintesi tra l'impostazione jominiana, fino ad allora dominante, e quella clausewitziana, meno diffusa, ma certamente più nuova e ricca di spunti che Mahan non tardò a fare propri (34). Il più importante fra questi consisteva nella convinzione della continuità fra la politica del tempo di pace e lo stato di guerra. Se la guerra era anche la continuazione della politica con altri mezzi o, come ebbe a scrivere "*la guerra è semplicemente un movimento politico sebbene con una caratteristica violenta ed eccezionale*" (35), qualora fosse stata messa in pericolo l'esistenza in primo luogo economica e poi politica degli Stati Uniti, era necessario intervenire sulla base di una strategia d'azione di cui Mahan elencò i momenti fondamentali. Per raggiungere e mantenere la condizione di *sea power* gli Stati Uniti erano infatti costretti ad affiancare alla loro politica di potenza commerciale una strategia d'azione efficace e potente che riassumesse obiettivi e principi

---

(32) Il controllo delle vie di comunicazione, sia di quelle utilizzate dalle proprie forze armate che da quelle nemiche, divenne un tema dominante nelle dottrine strategiche enunciate dopo la Guerra Civile, così come le forniture militari su mare e terra assunsero enorme importanza dopo le vicende della guerra contro la Spagna nel '98. "La possibilità di assicurarsi queste vie di comunicazione e di impedirne l'uso ai propri avversari, tocca nel profondo lo spirito d'una nazione (...). Questa è la prerogativa delle potenze marittime ed è questa — anche se non la sola — che tali potenze debbono esaltare contro gli svantaggi derivanti dalla loro posizione e dall'inferiorita numerica". Cfr. M. T. Sprout, *Mahan: Evangelist of Sea Power*, E. M. Earle (ed.), *Makers of Modern Strategy*, Princeton 1971, p. 430; J. L. Alger, *op. cit.*, p. 85.

(33) Cfr. R. F. Weigley, *The American way*, *op. cit.*, p. 174.

(34) Cfr. P. A. Crowl, *Alfred Thayer Mahan: The Naval Historian*, in P. Paret, *op. cit.*, pp. 456 e seguenti.

(35) "Lo scopo è stato quello prima di tutto di considerare questi elementi nella loro tendenza evolutiva e naturale, e quindi di comprenderli sulla base di esempi o attraverso l'esperienza del passato. Queste argomentazioni, mentre abbracciano ampi campi, finiscono per cadere nel campo della strategia, distinta dalla tattica. Le enunciazioni e i principi espressi appartengono all'immutevole ed insostituibile ordine delle cose, sempre uguale, in termini di cause ed effetti, con il passare del tempo. Essi appartengono, pertanto, all'ordine naturale, la cui stabilità è considerata fondamentale ai nostri giorni; al contrario la tattica, utilizzando come suoi strumenti le armi inventate dall'uomo, partecipa dei cambiamenti e progredisce con la razza umana, di generazione in generazione".

propri di una strategia bellica. Si sperava, tuttavia, che questa venisse applicata in un contesto pacifico. Era quindi una summa di norme di comportamento che non facevano più alcuna distinzione fra lo stato bellico e quello pacifico.

Questi principi fondamentali vennero individuati da Mahan attraverso lo studio della storia navale: come Jomini a suo tempo, in relazione alla strategia terrestre, Mahan si convinse che questi concetti posti alla base della strategia di *sea power* fossero limitati nel numero e che appartenessero all'ordine naturale, da cui derivava il loro carattere di stabilità ed immutabilità nel tempo (36).

Era necessario, innanzitutto, definire una chiara e precisa linea politica internazionale, con l'individuazione di obiettivi politici ed economici. Da quest'impostazione le forze militari sarebbero state in grado di agire strategicamente, concentrando le forze navali nel punto più debole ossia in quel punto, di mare o di terra, in cui sarebbero stati posti maggiormente in pericolo la sicurezza e il pacifico svolgimento del commercio internazionale. Questi punti deboli erano sia quelle aree in cui avveniva una parte cospicua degli scambi commerciali fra le diverse potenze, che quelle zone di accesso alle fonti strategiche, su cui la nazione fondava la sua forza economica e militare. Da sempre gli strateghi avevano impostato la loro azione concentrando il massimo delle loro forze in quei punti vitali: di conseguenza era necessario rafforzarne la difesa per garantire la sicurezza nazionale e, in termini offensivi, per colpire direttamente in caso di attacco nemico.

Per essere sicuri di non subire l'offesa nemica era necessario, tuttavia, superare il concetto di una flotta dotata di forze addestrate esclusivamente per una strategia di tipo difensivo, sulla base di una impostazione che risaliva ai primi tempi della Repubblica e che sopravvisse, di fatto, fino al conflitto del '98 contro la Spagna: «*(...) il metodo logico per rendere compatibile il principio della non-aggressione con la politica di una potenza navale in grado di sferrare l'offensiva, è quello di riconoscere che la difesa non è limitata solo alla protezione del nostro territorio, ma significa anche difesa dei nostri interessi nazionali qualunque essi siano e in ogni luogo essi siano localizzati (...). Nessun bravo allievo ufficiale può considerare efficiente una forza così limitata in quantità o qualità, che deve aspettare l'attacco prima di mettersi in movimento*» (37).

Mahan affermava infatti che la concezione americana di una Marina a solo scopo difensivo fosse oggetto di una errata interpretazione, perché vi era confusione fra la difesa in senso "politico" e la difesa in senso "militare".

«*Una flotta per la sola difesa, nel senso "politico", sta a significare una flotta che può solo venire utilizzata in caso fossimo obbligati ad uno scontro bellico; una flotta per la sola difesa, nel senso militare del termine, sta a significare una forza che può solo aspettare l'attacco e difendersi, lasciando il nemico tranquillo di perseguire i suoi interessi, e la libertà di scegliere il tempo ed il modo di agire*» (38).

Questa precisazione di Mahan non poteva più venir sottovalutata in un programma di riorganizzazione e preparazione militare. La Marina non doveva più farsi carico della

---

(36) Cfr A. T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History*, Boston 1890, p. 88.

(37) Cfr. A. T. Mahan, *Lessons of the War with Spain*, Boston 1899, p. 298.

(38) Cfr. A.T. Mahan, *Current Fallacies upon Naval Subjects*, in "Harper's New Monthly Magazine", 1898, jun., p. 44.

difesa "passiva" dei porti e delle coste: questo era un compito che spettava all'Esercito [39]. Anche se la difesa costiera continuava a rappresentare il fondamento della potenza marittima nazionale, la Marina doveva rimanere unita e compatta, altrimenti avrebbe perso la sua reale potenza militare.

Tuttavia, sebbene fosse ancora necessario agire in difesa delle coste nazionali, gli interessi americani andavano oramai oltre i confini; e là, dove ve ne fossero stati, era necessaria la presenza della forza militare nazionale. Ne nasceva una flotta non più difensiva, intesa a proteggere la nazione da eventuali invasioni, ma una flotta difensiva-offensiva, perché nel nuovo quadro delle relazioni internazionali l'unica misura difensiva adeguata era l'offesa, ossia l'attacco e la distruzione totale delle forze nemiche anche lontano dalle coste nazionali, ossia in quei luoghi in cui erano in gioco gli interessi economici e il prestigio nazionali.

«La guerra, una volta dichiarata, deve essere combattuta offensivamente, aggressivamente (...). La preparazione è duplice: difensiva ed offensiva. La prima sussiste prevalentemente a beneficio dell'ultima, nel senso che l'offensiva — il fattore determinante in guerra — può esprimere tutta la sua potenza, non più ostacolata da compiti che riguardano la protezione degli interessi nazionali o delle sue stesse risorse» [40].

Per attuare fino in fondo questa nuova strategia offensiva nazionale era necessario dotarsi di basi navali, in cui concentrare costantemente la flotta militare. Il principio della "concentrazione delle forze" giocava un ruolo fondamentale nel piano strategico mahaniano [41].

---

(39) "La parola difesa, in guerra, ha due significati che per precisione debbono venir distinti. Vi è una difesa pura e semplice, che si rafforza aspettando l'attacco. Questa può essere definita difesa passiva. D'altro lato, vi è una difesa che sostiene che la propria sicurezza — obbiettivo finale di qualsiasi preparazione difensiva — è garantita meglio attraverso l'attacco al nemico. Per quanto riguarda la difesa costiera, il primo metodo è semplificato dalla presenza di fortificazioni stabili, mine sottomarine e da tutto quel genere di operazioni destinate semplicemente a fermare il nemico quando tenti di superare i confini territoriali. Il secondo metodo comprende tutti quei mezzi e quelle armi che non sono destinate ad aspettare l'attacco, ma al contrario ad affrontare la flotta nemica, in qualunque posto essa si trovi, a poche miglia o lungo le sue coste. Questo tipo di difesa può concretizzarsi realmente nel corso della guerra offensiva, ma così non è; essa diventa offensiva solo quando non è la flotta nemica l'obiettivo da colpire, ma il paese nemico (...). La confusione sui due concetti porta sovente a discutere sulla sfera di competenza dell'esercito e della marina circa la difesa costiera. La difesa passiva appartiene all'esercito; tutto ciò che muove sull'acqua appartiene alla marina, che invece ha la prerogativa della difesa offensiva. Se i marinai utilizzano basi fortificate, essi diventano parte delle forze terrestri, così come le truppe, una volta imbarcate come forza di complemento, diventano parte integrante delle forze marittime". A. T. Mahan, *The Influence, op. cit.*, p. 87.

(40) Cfr. A.T. Mahan, *Preparedness, op. cit.*, pp. 193-194.

(41) "Fondamentale fra questi principi è quello della concentrazione, una parola che include, per quanto possa farlo una singola parola, l'intera arte della guerra dato che essa comprende anche il segreto del successo, in qualsiasi operazione e in qualsiasi circostanza. Ma la concentrazione è un termine generale, la cui applicazione è definita da circostanze specifiche in ogni caso. Fra queste, la posizione è la più determinante. La guerra, diceva il grande Napoleone, è un affare di posizioni. Il punto di concentrazione, come pure la necessità di tenerne conto, debbono venir considerati. La concentrazione può essere considerata una specie di posizione, in quanto essa impone che la posizione della flotta sia unica e non duplice (...). Anche prima del Canale, infatti, nonostante l'immensa distanza e le difficoltà derivanti dall'amministrazione, dalla fornitura di carbone e dai rifornimenti, legati al problema di muovere la flotta da un oceano all'altro, le regole di una solida politica richiedevano la concentrazione della flotta, non la divisione fra i due mari; e ciò per la semplice ragione che il margine di superiorità era allora, a differenza di oggi, non abbastanza ampio da permetterne la separazione". Cfr. A. T. Mahan, *The Panama Canal and the Distribution of the Fleet*, 1896, in *Interest, op. cit.*, pp. 406-407.

Esso doveva costituire un punto di riferimento costante nella definizione degli obiettivi di politica internazionale [42].

E proprio a causa della precaria situazione internazionale, non si poteva e non si sarebbe mai dovuto dividere la forza militare nazionale e, tantomeno allora, la flotta degli Stati Uniti. Era necessario scegliere in quale area o su quale oceano gli Stati Uniti fossero interessati a mantenere il loro dominio. Da questa scelta dipendeva l'intera sicurezza nazionale: non a caso, infatti, questi suggerimenti assunsero un'importanza fondamentale con l'apertura del canale di Panama nel 1914.

La massiccia concentrazione delle forze presso basi navali ubicate in zone di controllo strategico delle vie di comunicazione e la risposta globale, mirante alla distruzione totale della flotta avversaria, costituirono il fulcro della strategia del *sea power* che, tolto con la forza alle altre potenze, da solo avrebbe permesso agli Stati Uniti di sopravvivere nel nuovo sistema internazionale e di godere dei vantaggi derivanti dal controllo dei traffici commerciali e delle vie di accesso alle principali fonti economiche. Questa trasposizione da una situazione bellica ad una pacifica, e viceversa, venne sintetizzata dall'illustre teorico navale nell'affermazione *"la guerra non è combattere, ma fare affari"*.

La dottrina mahaniana andava comunque oltre, superando la semplice impostazione militare: proprio perché gli Stati Uniti erano i depositari di un disegno superiore, essi dovevano organizzarsi per diventare una forza militare, ma soprattutto spirituale, pronta a difendere non solo gli interessi economici, ma anche quei principi che avevano permesso agli Stati Uniti di diventare la più grande nazione democratica. Era necessario che essi alimentassero al loro interno la fede per la democrazia in modo da essere pronti a promuoverla e farla accettare anche ad altre nazioni: e questa era la vera missione della nuova potenza americana. Nessuna guerra sarebbe stata quindi così crudele e malvagia rispetto alle pericolose conseguenze derivanti dall'"acquiescenza morale con il male"; gli americani dovevano d'ora in avanti prepararsi ad affrontare queste nuove responsabilità in modo da realizzare pienamente quel disegno divino che li voleva salvatori della democrazia e della civiltà.

La politica di espansione doveva quindi venir intesa come uno strumento di rieducazione ai più alti principi morali. Non si doveva più permettere che il progresso tecnico ed economico e il crescente materialismo — che oramai aveva pervaso tutti gli strati sociali — inaridissero l'individualismo e lo spirito marziale e combattivo che, a parer suo, apparteneva per tradizione al popolo americano [43].

Non rimane quindi che chiedersi quale sia stata l'influenza delle teorie di Mahan sullo scenario politico e militare nazionale ed internazionale, e soprattutto se gli Stati Uniti abbiano compreso la portata delle affermazioni di Mahan e come abbiano agito di conseguenza. Di certo sappiamo che furono numerosi i paesi d'oltre oceano che adattarono le idee di Mahan alle loro esigenze interne ed internazionali. La Gran Bretagna, facendo propri i suggerimenti di Mahan, pose le basi teoriche per riconfermare la sua supremazia

---

(42) "In materia navale, le relazioni internazionali costituiscono una parte del problema militare; e mentre queste non possono modificare il bisogno di concentrazione, esse coinvolgono il problema della posizione e del numero necessario di flotte. Di conseguenza, mentre ogni ufficiale navale che rispetti se stesso e la sua professione dovrebbe essere molto ben informato sulla realtà internazionale, altrimenti non potrebbe formare una solida politica e dare consigli adeguati una volta chiamato ad esprimere il suo parere, la decisione generale spetta più al governo civile nella sua branca esecutiva". *Ibidem* p. 412.

(43) Cfr. A. Aquarone, *Le origini dell'imperialismo americano,* Bologna 1973, cap. 1.

marittima: mentre la Germania, indicata da Mahan come il più temibile nemico europeo, iniziò una potente politica di riarmo navale; in paesi come la Francia, la Russia, il Giappone e la stessa Italia, Alfred Thayer Mahan ebbe una notevole fortuna tanto da contribuire a formare il carattere e la struttura del nuovo pensiero strategico navale [44].

Negli Stati Uniti l'influenza e la portata del pensiero di Mahan andarono oltre il ristretto ambito militare: una volta che la dottrina del *sea power* iniziò a circolare, divenendo sempre più popolare, i principi di potenza e di forza nazionale non vennero più scissi dalla teorizzazione della politica estera nazionale. Dall'ultimo decennio del XIX secolo era parso evidente che non si potesse più distinguere fra pratiche diplomatiche, strategia di potenza e tattica navale [45]. Questa consapevolezza si tradusse concretamente nell'operato di due presidenti repubblicani, William McKinley e Theodore Roosevelt: il processo di decisione che caratterizzò i loro mandati presidenziali passò inevitabilmente attraverso quella griglia composta da una summa di ideologie che riprendevano i temi di Seward, Blaine, Fiske e, a coronamento, quelli di Mahan [46].

---

(44) Cfr. J. L. Alger, *op. cit.*, pp. 85-88.

(45) Cfr. a tale proposito L. H. Brune, *The Origins of American National Security Policy: Sea Power, Air Power and Foreign Policy, 1900-1941*, Kansas 1981, cap. 1; W. E. Livezey, *Mahan on Sea Power*, Norman 1981; G. R. Sloan, *Geopolitics in United States Strategy Policy, 1890-1897*, New York 1988.

(46) Cfr. al riguardo C. Vevier, *American Continentalism: An Idea of Expansion, 1845-1910*, in "American Historical Review", 1960, jan., pp. 323-335.

CAPITOLO 2

LA POLITICA MILITARE DI THEODORE ROOSEVELT ED ELIHU ROOT LA PREPARAZIONE AL PRIMO CONFLITTO MONDIALE E LA PARTECIPAZIONE DELL'AVIAZIONE AMERICANA

2.1 La guerra del 1898 e la "two oceans fleet"

I due decenni che precedettero l'entrata degli Stati Uniti nel primo conflitto mondiale furono testimoni di una improvvisa e quanto mai rapida apertura americana nei confronti della comunità internazionale che portò il paese a confrontarsi direttamente con il resto del mondo sia in campo politico che in quello militare. Fu proprio in quel breve arco di tempo che si formarono e maturarono i concetti politici e dottrinali fondamentali che costituirono, nei decenni seguenti, il *background* culturale di cui sarà pervaso tutto il pensiero strategico militare americano ed, in particolare, quello di William Mitchell.

Il pensiero di Mahan si poneva come un immaginario spartiacque fra i vecchi principi dominanti il secolo scorso e l'America dell'inizio di questo secolo che, matura dell'esperienza politica ed economica ereditata dalla Guerra Civile e dalla Ricostruzione, si avviava a sperimentare al suo interno il periodo di riforma politica e di progresso sociale, più noto come l'età del progressismo, e a imporre all'esterno la sua presenza come potenza economica e militare mondiale. Ciò sarebbe avvenuto attraverso differenti esperienze, alcune anche drammatiche come la guerra contro la Spagna nel '98, sino ai fatti che caratterizzarono le presidenze di Theodore Roosevelt, William Taft e Woodrow Wilson. In un breve percorso, di poco più di quindici anni, gli Stati Uniti si avviarono quindi verso un sempre più ampio coinvolgimento internazionale che vide l'elaborazione di nuove dottrine e l'inizio di nuove pratiche diplomatiche [1].

La *splendid little war* del 1898, durante la presidenza McKinley, combattuta per l'indipendenza dell'isola di Cuba dal dominio spagnolo, aveva riconfermato il ruolo di potenza egemone degli Stati Uniti sull'emisfero occidentale, allo scopo di rafforzare il rispetto europeo verso la nazione americana. Essa portò al controllo politico e militare degli Stati Uniti sull'isola di Cuba [2], istituzionalizzato nel 1900 attraverso l'emendamento

---

(1) Cfr. a tale proposito D. M. Pletcher, *1861-1898, Economic Growth and Diplomatic Adjustment,* in W. H. Becker, S. Wells (ed.), *Economics and World Power*, New York 1984, pp. 168-169; e K. J. Hagan, The *Historical Significance of American Naval Intervention*, in R. Higham (ed.), *Intervention or Abstention. The Dilemma of American Foreign Policy,* Lexington 1975, pp. 21-24. Sulla crisi del Venezuela del 1895, considerato da alcuni il preludio alla guerra del '98, cfr. H. Herring, *Storia dell'America Latina,* Milano 1971, p. 727 (versione originale *The History of Latin America,* New York 1968).

(2) Gli Stati Uniti manifestarono un particolare interesse per l'isola di Cuba come territorio da annettere all'Unione americana fin dall'inizio della loro storia politica. Nel 1824 Thomas Jefferson ebbe a dichiarare: "Confesso francamente che ho sempre guardato a Cuba come alla più interessante aggiunta che si sarebbe mai potuta fare al nostro sistema di Stati. Il controllo che, insieme a Florida Point, questa isola ci assicurerebbe sul Golfo del Messico, e sui paesi e sull'istmo che su di esso si affacciano, come pure su tutti quelli le cui acque vi hanno sbocco, porterebbe al massimo la misura della nostra prosperità. Tuttavia, siccome sono consapevole che ciò non potrà mai essere ottenuto, anche con il suo stesso consenso, se non con una guerra, e che la sua indipendenza, che costituisce il nostro secondo interesse (e specialmente l'indipendenza dall'Inghilterra) può essere conseguito facendone a meno, non esito ad abbandonare il mio desiderio originario alle possibili occasioni future ed accettare la sua indipendenza, insieme alla pace e all'amicizia con l'Inghilterra, piuttosto che la sua unione, a costo di una guerra e dell'inimicizia di questa ultima. "Cfr. A. Aquarone (a cura di), *Antologia degli scritti politici di Thomas Jefferson*, Bologna 1961, pp. 171-172.

Platt [3], con cui essi confermarono il loro ruolo di artefici nelle vicende politiche interne ed internazionali cubane, e di gestori di basi navali di importanza strategica, come quella di Guantanamo. Quel breve intervento consacrò gli Stati Uniti come l'unica, vera potenza nel mare dei Caraibi, con le inevitabili conseguenze economiche, diplomatiche, ma soprattutto militari che comportava il dominio su un'area così vicina al resto del continente americano, ma soprattutto così prossima all'istmo panamense di cui si andava parlando da tempo [4].

Un'altra conseguenza di carattere politico di quel conflitto fu l'acquisizione, in base agli accordi di pace di Parigi del 1898, delle isole di Portorico nei Caraibi e di Guam nel Pacifico le quali, insieme a Samoa e alle Hawaii divenute territorio degli Stati Uniti, assunsero un ruolo fondamentale nella definizione e soprattutto nell'attuazione della strategia sia economica che militare americana nei confronti delle potenze asiatiche. Le conseguenze che derivarono dal raggiungimento di questi obiettivi — il controllo del mar dei Caraibi e l'acquisizione di nuovi territori nelle acque del Pacifico — non vennero colte immediatamente dagli osservatori del tempo: tuttavia, questa politica si rivelò strategicamente determinante già all'indomani del conflitto.

In effetti, la guerra del '98 non ebbe molta importanza a livello di strategia dato che dalla esperienza di combattimento non si trasse alcun insegnamento diretto: essa invece ne fornì uno indiretto, attraverso la presa di coscienza della possibilità di disporre di basi navali commerciali e militari nel Pacifico e la consapevolezza della necessità di riorganizzare la struttura militare nazionale.

Gli insegnamenti più importanti, soprattutto in un'ottica di lungo periodo, furono quindi quelli relativi alla natura generale della guerra nella quale Roosevelt, di formazione mahaniana, ebbe un ruolo fondamentale come segretario alla Marina. Si trattò, infatti, di un conflitto prettamente navale, in cui gli aspetti tecnologici, come il tipo e l'uso di determinati strumenti o le innovazioni apportate all'armamento navale, giocarono un ruolo fondamentale. Nel corso di quella guerra vi fu una stretta collaborazione fra Marina ed Esercito, più di quanto non fosse stato richiesto sino ad allora: ciononostante i rappresentanti più critici all'interno dell'Esercito si lamentarono dell'eccessiva influenza sul presidente McKinley dei *naval strategists* [5].

---

(3) L'emendamento Platt, dal nome del senatore che lo presentò al Congresso americano, ma che di fatto venne in larga parte stilato da Elihu Root, presentava alle autorità politiche cubane alcune condizioni ritenute fondamentali dagli Stati Uniti per il ritiro delle proprie truppe presenti in Cuba dalla fine del conflitto e per dare l'avvio ad una repubblica cubana indipendente. Accanto ad alcune clausole di carattere generale, ve ne erano altre più vincolanti al dominio della potenza americana, come quella che affermava il divieto per la nuova repubblica di stipulare qualsiasi tipo di contratto economico, in particolare prestiti, o stipulare accordi con nazioni straniere senza il beneplacito americano. Tuttavia, la clausola più importante che siglava il dominio americano sull'isola affermava: "Cuba consente a che gli Stati Uniti possano esercitare il diritto di intervenire per la conservazione dell'indipendenza cubana, per il mantenimento di un governo adeguato alla protezione della vita, della proprietà e delle libertà individuali". Sebbene tali clausole sollevassero una notevole opposizione e numerose voci per una revisione, gli Stati Uniti ebbero comunque la meglio tanto che Cuba fu vincolata all'emendamento Platt fino al 1934. Per un'analisi complessiva dell'intervento e del governo americano a Cuba, cfr. H. Herring, *op. cit.*, pp. 549-562.

(4) Cfr. al riguardo T.H. Williams, *The History of American Wars, From 1745 to 1918,* Baton Rouge 1981, p. 348.

(5) Cfr. R. F. Weigley, *The History of the United States Army,* New York 1967, pp. 305 e seguenti.

In realtà, la guerra non portò nulla di nuovo in termini di dottrina di *sea power* o di guerra navale [6], tanto che è opinione piuttosto diffusa presso gli storici militari che tale conflitto, forse anche a causa della sua brevità, non abbia avuto alcuna rilevanza né strategica né tattica [7]. In contrasto a queste impostazioni, piuttosto riduttive, altri storici sostengono che quella guerra fece emergere due grandi problemi. Innanzitutto, a livello strategico, il conflitto del '98 dimostrò quanto fosse determinante ai fini dell'enunciazione di una strategia nazionale, sia difensiva che offensiva, il problema del mantenimento e del rifornimento di una forza navale, non solo più in acque vicine al territorio, come quelle dei Caraibi, ma anche in mare aperto, negli oceani ed eventualmente nel Mediterraneo [8]: esso comportava altre implicazioni di tipo strettamente tecnico che vennero poco per volta superate grazie al progresso dell'ingegneria navale, che portò rapidamente al potenziamento delle navi e ad una maggiore autonomia nella navigazione. Il secondo problema che emerse all'indomani del conflitto in merito all'attivazione di piani strategici nazionali, nasceva dalla necessità di dotare gli Stati Uniti di basi navali militari che non fossero quelle ubicate lungo le coste americane, ma che fossero poste in prossimità di quelle aree considerate fondamentali nell'insieme della strategia sia difensiva che espansionistica nazionale. Fu proprio questo il problema che più di ogni altro dominò il dibattito dottrinale all'interno dell'ambiente militare dall'inizio del secolo fino alla seconda guerra mondiale e a cui contribuì notevolmente l'operato di Mitchell. La questione delle basi in prossimità delle zone di conflitto o di particolare interesse politico rimase dominante per oltre quarant'anni, nonostante il fatto che l'evoluzione tecnologica, che in quegli anni vide la nascita e il perfezionamento dell'ingegneria aeronautica, portasse ad una graduale soluzione dei problemi legati alle lunghe distanze che separavano gli Stati Uniti dal resto del mondo. All'inizio del nuovo secolo il problema delle basi assumeva un'importanza crescente: la sua soluzione era vincolata ad una più stretta e più concorde collaborazione fra politici e militari nello svolgimento del delicato compito di definire obiettivi di politica internazionale che fossero attuabili anche sulla base di una concreta valutazione della reale potenza delle forze armate nazionali. Tuttavia, per concretizzare questo nuovo impegno era necessario compiere un ulteriore passo in avanti, ossia riesaminare l'intera struttura militare nazionale e apportare quelle riforme in grado di dotare gli Stati Uniti di una forza strategica in grado di competere con quelle delle maggiori potenze mondiali. Per ottenere questo risultato fu presa in seria considerazione la riforma del Dipartimento di guerra che, almeno negli intenti, si voleva più professionale con compiti più estesi tanto che al suo interno venne istituito nel 1900 un *General Board* allo scopo di elaborare, fra gli altri compiti, piani bellici comuni e non contraddittori nei fini e nei mezzi fra le diverse forze armate [9].

---

(6) Proprio questo primo conflitto che gli Stati Uniti combatterono dopo l'enunciazione della dottrina del dominio navale, dimostrò quanto fosse grande l'ignoranza dell'opinione pubblica americana nei confronti dei principi formulati da Mahan. Il panico che sconvolse il pubblico e la stampa americana all'indomani dello scoppio del conflitto e la conseguente richiesta di potenziare la difesa delle città portuali degli Stati Uniti con forti contingenti navali, sarebbero gli esempi più eclatanti dell'ignoranza di costoro sui principi di organizzazione e svolgimento di un conflitto navale nei termini previsti appunto da Mahan. Cfr. al riguardo M. T. Sprout, *Mahan: Evangelist of Sea Power*, in E. M. Earle (ed.), *Makers of Modern Strategy*, Princeton 1971, p. 438.

(7) È opinione di uno dei maggiori storici militari americani, Russell Weigley che la guerra del '98 fu una *soldier war*, ossia una guerra combattuta e vinta grazie unicamente alla capacità e alla preparazione dei singoli soldati e non alla bravura e alla conoscenza strategica dei loro superiori, date le carenze della strategia ufficiale nazionale. Cfr. R. F. Weigley, *op. cit.*, p. 305.

(8) Cfr. H. Sprout, M. T. Sprout, *The Rise of American Naval Power*, New York 1967, pp. 238 e seguenti.

(9) Cfr. L. H. Brune, *The Origins of American National Security Policy. Sea Power, Air Power and Foreign Policy, 1900-1941*, Kansas 1981, p. 8.

Fu così che la "piccola" guerra del '98 portò con sé conseguenze notevoli per la storia militare e diplomatica degli Stati Uniti dell'inizio del XX secolo. Il dibattito interno alle forze armate ruotò, fino alla vigilia del primo conflitto mondiale, su quelli che erano stati i temi sollevati da quella guerra: la creazione di una Marina potente, dotata di *capital ships*(10) in grado di opporre una adeguata difesa — con tutte le conseguenze di ordine tattico e logistico che ciò comportava — e la riorganizzazione effettiva della struttura militare nazionale. Questi due importanti obiettivi trovarono due personalità politiche di grande rilievo in grado di realizzarli concretamente: il presidente Theodore Roosevelt e il segretario alla guerra Elihu Root.

Se gli scritti di Mahan rappresentarono un momento fondamentale nella formazione e nella evoluzione della cultura politica e militare nazionale, l'esperienza di Roosevelt senza dubbio permise di concretizzare realmente il passaggio dalla vecchia America ottocentesca a quella nuova e moderna del XX secolo. Tuttavia, l'esperienza rooseveltiana fu di breve durata e rappresentò nella storia di quel ventennio una particolare eccezione. Il presidente fu uno dei pochi uomini politici e di governo americani che subirono l'influenza delle teorie di egemonia mondiale e di riarmo militare di Mahan: per la maggioranza del pubblico americano la forza e la potenza della nuova nazione si identificavano esclusivamente nella componente economica, dominata dalle relazioni diplomatiche e dal flusso continuo di investimenti in nuove piazze e mercati finanziari. La presidenza Roosevelt rappresentò dunque una eccezione, in cui si associavano politica estera, diplomatica e commerciale, e potenza militare. Nel corso delle successive presidenze di William Taft e di Woodrow Wilson prevalse invece un atteggiamento più isolazionista e la volontà di non farsi coinvolgere in conflitti, se non quando era messa in pericolo la sicurezza nazionale, per concentrare invece tutte le energie politiche ed economiche nelle attività commerciali e finanziarie sia all'interno che all'estero.

Pur diverse nella loro evoluzione, quelle presidenze mostrarono tuttavia elementi comuni, derivanti dalle esperienze politiche ed amministrative che contraddistinsero gli anni seguenti alla Guerra Civile. Nell'ultimo decennio del secolo scorso si assistette, infatti, ad una tendenza, via via sempre più marcata, verso una forte centralizzazione politica mirante a generare un governo federale molto forte. Questo nuovo corso politico, manifestatosi a tratti nell'intero ventennio, caratterizzò soprattutto quei momenti in cui gli Stati Uniti dovettero affrontare scelte riguardanti decisioni economiche fondamentali, come quelle relative al livello delle tariffe protettive e al tipo di standard monetario di cui doveva dotarsi il paese. Esso si manifestò anche ogni volta che gli Stati Uniti dovettero decidere come e quanto potenziare il loro armamento militare.

Un importante fenomeno legato a questa graduale centralizzazione politica fu quello relativo alla dotazione di nuovi poteri al presidente degli Stati Uniti tanto che, all'inizio del nuovo secolo esso poteva già venir definito come il centro di potere decisionale di maggior incidenza all'interno dell'esecutivo. Per alcuni storici, questo fenomeno ha rappresentato una svolta politica fondamentale nella storia amministrativa e partitica degli Stati Uniti, in quanto esso fece nascere l'immagine del nuovo presidente americano, con poteri più

---

(10) Cfr. R. F. Weigley, *The American Way of War*, Bloomington 1973, p. 188.

ampi ed incisivi [11]. Una conseguenza di questa evoluzione fu la decisione presa dalla Corte Suprema nel 1890 quando venne chiamata ad esprimere un parere sui limiti dei poteri presidenziali e, secondo cui, fra i compiti che spettavano al presidente americano era incluso quello di difendere la "pace degli Stati Uniti". Era un fatto rivoluzionario in quanto, a parte Abraham Lincoln che nel corso della Guerra Civile si conferì maggiori poteri, come il comando generale politico e militare dell'Unione, la Corte americana non aveva mai riconosciuto al capo della federazione un potere di intervento così ampio e determinante [12].

Parallelamente a queste due nuove tendenze, si assistette in quel ventennio ad una sempre più marcata volontà e disponibilità da parte del governo centrale a porre le risorse nazionali, sia politiche che economiche, al servizio dei singoli uomini d'affari e delle loro imprese. Ciò venne fatto allo scopo di tentare di coinvolgere più direttamente, in pieno spirito progressista, i potenti gruppi economici nazionali e i loro rappresentanti, nella vita non solo economica, ma anche politica, sociale e del mondo del lavoro. Questo atteggiamento può risultare contraddittorio rispetto alla tendenza alla centralizzazione politica accennata più sopra che, almeno nelle intenzioni, nulla concedeva ai centri di potere minori e particolaristici. Tuttavia, tale contraddizione è solo apparente. In quegli anni, l'intervento dell'esecutivo, e in particolare del presidente americano, fu sempre dominante nelle grandi decisioni di strategia economica nazionale. Sia nell'età progressista di Roosevelt che nelle due presidenze che seguirono, l'aspetto economico fu quindi quello dominante, al punto da ispirare ed indirizzare l'intera politica diplomatica e militare nazionale di quegli anni, in netta rottura rispetto alla tradizione politica passata.

Se nei mandati presidenziali di Roosevelt, Taft e Wilson vi furono analogie nella conduzione degli affari interni, soprattutto in campo economico e sociale, vi fu invece un marcato contrasto nella definizione e nella conduzione della politica estera, sia diplomatica che economica, oltreché militare. A tale proposito è necessario sottolineare che solo sotto i mandati di Roosevelt si sperimentarono fino in fondo le tendenze viste poco sopra. Inoltre, la politica rooseveltiana non fu solo la naturale conseguenza della nascita e maturazione di nuove dottrine e di nuovi approcci alle relazioni fra stati, ma anche il risultato di una particolare conoscenza e una presa di coscienza del presidente americano della allarmante realtà internazionale. Solo Roosevelt e una minoranza di uomini politici e statisti americani percepirono, un decennio prima del conflitto mondiale, i rischi potenziali presenti nella evoluzione della situazione internazionale e nella politica di riarmo navale di potenze come la Germania e il Giappone. Da tale consapevolezza, tuttavia, nacquero le nuove proposte politiche, indirizzate al riarmo e alla riorganizzazione militare nazionale, volte ad una più completa ed elaborata definizione di una strategia di difesa e di sicurezza nazionale.

Theodore Roosevelt definì, nel corso dei suoi mandati presidenziali, una politica estera sulla base di principi e convinzioni che già appartenevano alla tradizione del pensiero politico americano, arricchendoli e adattandoli tuttavia alla nuova realtà internazionale degli Stati Uniti. Egli riconfermò nei confronti dell'America latina i principi propri della dottrina

---

(11) Cfr. al riguardo W. La Feber, *La formazione dell'impero americano,* in N. Tranfaglia, M. Firpo (a cura di), *La Storia,* Torino 1988, pp. 690 e seguenti. Per un'analisi degli aspetti più strettamente politici di quegli anni e l'influenza nella politica militare nazionale si veda L.H. White, *The Republican Era, 1869-1901,* New York 1958, capp. VII e VIII.

(12) Cfr. W. La Feber, *op. cit.,* p. 690.

Monroe e la completò con il c. d. corollario di Roosevelt, in cui si affermava che gli Stati Uniti sarebbero intervenuti militarmente in quei paesi dell'emisfero occidentale in cui la cattiva gestione degli affari internazionali avrebbe potuto far temere la minaccia di un intervento armato da parte di qualsiasi potenza europea. In tal modo gli Stati Uniti si garantirono in quelle zone il ruolo di controllori internazionali [13].

La dottrina Monroe che per decenni era rimasta lettera morta diventava così lo strumento principale e la giustificazione morale alla base dell'intervento americano, il cui scopo era di ristabilire l'ordine politico e sociale all'interno di ogni singolo stato del centro e del sud America.

Gli Stati Uniti, tuttavia, erano coinvolti anche in Estremo oriente, in maniera particolare dopo il loro intervento nelle vicende interne alle isole Filippine nel 1899 [14]. La nazione americana, infatti, esercitava un ruolo strategico anche nel Pacifico ed era posta ad un più diretto confronto con la potenza giapponese e con quelle europee, anch'esse

---

(13) "Non è vero che gli Stati Uniti nutrano ambizioni territoriali o stiano tramando eventuali progetti nei confronti di altre nazioni dell'Emisfero Occidentale, che non siano finalizzati al loro benessere. Tutto ciò che questo paese desidera è di vedere i suoi paesi vicini crescere nella stabilità, nell'ordine e nella prosperità. Ogni paese il cui popolo si comporti correttamente può contare sulla nostra amicizia. Se una nazione dimostra di saper agire con ragionevole efficacia e dignità in campo sociale e politico, mantenendo l'ordine e pagando i suoi debiti, non deve temere alcuna interferenza dagli Stati Uniti. Il persistere in comportamenti errati o una impotenza che si risolva in una perdita generalizzata delle caratteristiche di una società civile, può portare in America, o altrove ad un intervento da parte di alcune nazioni civili, mentre nell'Emisfero Occidentale il rispetto degli Stati Uniti alla dottrina Monroe può portare questi ultimi, anche se con riluttanza, di fronte a chiare manifestazioni di mal governo o di impotenza a gestire il potere, all'esercizio di un potere di polizia internazionale". La definizione "intervento da parte di alcune nazioni civili" ("intervention by some civilized nations") usata da Roosevelt era molto diffusa presso gli ufficiali di Marina americani del secolo scorso, i quali catalogavano le nazioni in *civilized* (ossia Gran Bretagna, Stati Uniti ed Europa occidentale) e *semicivilized* (che comprendevano la Cina, l'oriente in generale e l'America Latina, mentre il continente africano era considerato zona barbara). Questa visione del mondo, piuttosto diffusa negli anni antecedenti a Mahan, servì molto come giustificazione e fondamento razionale alle operazioni della flotta statunitense in aree al di fuori dell'Europa. Cfr. K.J. Hagan, *op. cit.*, p. 25. Cfr. F. L. Israel (ed.), *The State of the Union Messages of the Presidents: 1790-1966,* New York 1966, 3 voll., II, pp. 2134-2135.

(14) L'intervento americano nella rivolta interna alle Filippine è stato oggetto di numerosi studi sia per i suoi aspetti politici che per quelli militari. L'interpretazione più interessante ed anche più dibattuta, dell'intera operazione americana afferma che essa fu un *by product* della guerra contro la Spagna del '98, in quanto dipese in larga parte dalla vittoria dell'ammiraglio Dewey nella baia di Manila nella primavera di quello stesso anno. Ne derivò che gli esponenti della *large policy* — ossia gli espansionisti, fra cui Roosevelt, allora segretario alla Marina e il suo assistente Cabot Lodge — divennero favorevoli ad una *larger policy,* ossia ad una politica intesa a coinvolgere in maniera più ampia la nazione americana nel Pacifico. In base a questa interpretazione non vi sarebbe stato alcun principio o obiettivo diplomatico alla base dell'occupazione delle isole Filippine ed, in generale, del coinvolgimento statunitense nella rivalità fra le potenze occidentali in Estremo oriente. A tale proposito si veda J.A.S. Grenville, *Diplomacy and War Plans in the United States 1890-1917,* in P. M. Kennedy (ed.), *The War Plans of the Great Powers 1880-1914,* London 1978, pp. 24-25. Risulta inoltre particolarmente curiosa la conclusione a cui giunge l'autore circa l'origine del piano vittorioso di attacco alle Filippine; è opinione diffusa, infatti, che il piano fu opera dello stesso Roosevelt. Grenville afferma invece che il piano d'attacco fu opera di uno sconosciuto ufficiale della Marina americana, William Warren Kimball, il quale nel 1896 in un suo studio simulò l'eventualità di un conflitto fra Stati Uniti e Spagna e ne delineò gli aspetti strategici e tattici generali. Nel 1898, di fronte al conflitto e in assenza di alternative, Roosevelt e Lodge adottarono il piano Kimball. A parere di Grenville, questa rimane sicuramente la dimostrazione più eclatante di come un piano di guerra nato dalla fantasia di un giovane ufficiale, abbia potuto incidere profondamente il corso della storia. Per una breve analisi del ruolo svolto dal senatore Lodge nell'affare delle Filippine si veda l'articolo di R. H. Werking, *Senator Henry Cabot Lodge and the Philippines: A Note on American Territorial Expansion,* in "Pacific Historical Review", 1973, may, pp. 234 e seguenti, in cui l'autore presenta molto chiaramente la posizione delle diverse scuole storiografiche sulle ragioni che spinsero gli Stati Uniti ad intervenire nelle Filippine. Per una sintesi degli avvenimenti che portarono alla

interessate a spartirsi il mercato asiatico, in particolare quello cinese. Fu così che per tutta la durata dei suoi mandati, Roosevelt tentò di persuadere i suoi connazionali di quanto fosse vitale, per la sicurezza del paese garantire l'equilibrio di potenza con tutte le nazioni presenti o coinvolte in Estremo oriente. Il mantenimento dell'equilibrio multilaterale, soprattutto in Europa, assumeva un ruolo fondamentale per la sicurezza del territorio e dei possedimenti internazionali degli Stati Uniti. Da quell'equilibrio dipendeva l'intero sviluppo dei rapporti diplomatici e militari americani con il resto del mondo. Sebbene decisi a seguire una *go-it-alone strategy,* ossia una politica estera che rispettasse ancora una volta il principio di non-coinvolgimento in alleanze o in trattati con altre nazioni, era chiara tuttavia la consapevolezza, da parte di alcuni dei maggiori esponenti politici americani, della fine dell'isolazionismo e dell'avvio di un nuovo corso nelle relazioni fra Stati Uniti e resto del mondo, caratterizzate da una sempre maggiore interdipendenza, che accentuava le ripercussioni delle azioni di un paese anche sul resto della comunità mondiale. Questa consapevolezza risultava rivoluzionaria nella tradizione della pratica politica americana ed era appannaggio di pochi politici che facevano riferimento al presidente e agli uomini del suo governo.

Consapevoli di queste nuove responsabilità e coscienti dei pericoli a cui erano esposti gli Stati Uniti nel complesso contesto di alleanze e di scontri internazionali, Roosevelt e il suo staff di esperti politici e militari dovettero immediatamente affrontare il problema della c.d. *two oceans fleet.* La nazione americana era di fatto posta di fronte al dilemma se tenere unita la propria flotta, e di conseguenza decidere in quale oceano ubicarla, oppure dividerla. A questo problema era strettamente vincolato quello, ancora più complesso, della individuazione dei reali nemici della nazione americana. La decisione di rimanere fedele al principio mahaniano di mantenere una flotta unita, portò a notevoli scontri all'interno del *General Board* e del dipartimento della Marina americana [15]. Non vi era infatti concordanza nella individuazione dei probabili nemici e sulla loro reale temibilità, soprattutto per quanto riguardava potenze come il Giappone e la Germania.

(*segue:* nota 14)
estensione della sovranità americana sull'arcipelago filippino si veda H. Sprout, M. T. Sprout, *op. cit.*, 1967, pp. 244-245 e G. Seed, *British View of American Policy in the Philippines Reflected in Journals of Opinion, 1898-1907,* in "Journal of American Studies", 1968, n. 1, pp. 49-64; F. Freidel, *Dissent in the Spanish-American War and the Philippine Insurrection,* in S. E. Morison, F. Merk, F. Freidel (ed.), *Dissent in Three American Wars,* Cambridge (Mass.) 1970, pp. 65-95. Per una analisi delle diverse posizioni prese dalla storiografia militare americana a tale proposito si veda R. E. Welch, *Response to Imperialism. The United States and the Philippines-American War 1899-1902,* Chapell Hill 1979, pp. 3 e seguenti. Questo saggio sostiene la tesi diametricalmente opposta a quella presentata, ad esempio, nello scritto di Grenville: l'intervento americano nelle Filippine, e la conseguente *annexation,* sarebbero stati frutto di progetti antecedenti lo stesso conflitto contro la Spagna, dettati da considerazioni ed interessi prettamente economici che sottostavano alla politica portata avanti dall'amministrazione McKinley, il quale giustificò l'intervento americano come la realizzazione di un progetto divino ("Our sons are in the Philippines because the providence of God, who moves misteriously, that great archipelago has been placed in the hands of American people", p. 59) e il vantaggio derivante da questa impresa sarebbe stato enorme, sicuramente maggiore dei rischi a cui andavano incontro le forze armate nazionali. Un altro aspetto significativo di questo conflitto fu che gli Stati Uniti si trovarono a combattere una guerra di guerriglia, per la prima volta dopo le guerre contro gli indiani Seminole negli anni dal 1835 al 1842, un modo di combattere che le forze armate americane dovettero ristudiare e reimpostare totalmente. Cfr. al proposito. R. F. Weigley, *op. cit.*, 1967, p. 307 e T. H. Williams, *op. cit.*, pp. 343-347.

(15) Già nel corso del conflitto del '98, gli strateghi navali americani si trovarono di fronte al problema di mantenere una flotta navale costantemente presente sia nei Caraibi che nel Pacifico (in prossimità delle Filippine), aree in cui gli Stati Uniti temevano un attacco da parte di altre nazioni, possibili alleate della Spagna. Si veda al riguardo W.R. Braisted, *The United States Navy's Dilemma in the Pacific 1906-1909,* in "Pacific Historical Review", 1957, aug., pp. 235 e seguenti.

Herbert e Margareth Sprout si soffermano a lungo su questo problema, cercando di delineare le diverse posizioni all'interno degli organismi politici e militari americani. Ciò che emerge più chiaramente dalla loro analisi è il ruolo fondamentale svolto dalla potenza navale britannica che divenne in quegli anni l'elemento di confronto e il perno a cui gli Stati Uniti fecero riferimento per definire il loro ruolo di potenza navale negli oceani e nel mar dei Caraibi. Sebbene vi fossero rappresentanti militari timorosi di una aggressione da parte inglese delle coste americane, questa probabilità andò scemando quando emerse chiaramente il pericolo, soprattutto lungo le coste europee, rappresentato dal riarmo navale tedesco. La Gran Bretagna, infatti, sarebbe stata sempre più coinvolta nelle acque europee, in un'azione di controllo e di deterrenza proprio al fine di scoraggiare qualsiasi tentativo di aggressione da parte della Germania. Ciò significava l'allontanamento della possibilità di un attacco inglese, probabilità che fra l'altro non rientrò mai nelle preoccupazioni di Roosevelt il quale, forse più realisticamente, considerava più pericoloso e più probabile un attacco tedesco. Il timore di un'aggressione da parte della Germania, nei Caraibi o in qualche stato dell'America latina, fu sempre presente nei pensieri del presidente, tanto da risultare una vera e proria ossessione, sebbene tale attacco presupponesse condizioni tecniche e tattiche tali da renderne improbabile, in quel momento, l'attuazione [16].

Un esempio della difficoltà che presentava la soluzione di questo problema è quello relativo ai fatti del 1906. In quell'anno il *General Board* (ufficio di consiglio militare superiore che faceva capo alla Marina) parlando della sicurezza nazionale americana affermò che il pericolo maggiore per gli Stati Uniti era costituito proprio dalla potenza tedesca nelle acque dell'Atlantico. Di fronte a tale minaccia, il *Board* riconfermava la fiducia americana in un appoggio da parte inglese, rispolverando un linguaggio mahaniano che si rifaceva ad argomenti quali la manifestazione di un destino comune e la solidarietà fra nazioni di lingua inglese.

Tuttavia, nell'ottobre del 1906 — anno in cui Roosevelt ricevette, primo americano, il premio Nobel per la pace — scoppiò la crisi fra Stati Uniti e Giappone, in seguito ai provvedimenti razzisti presi in una scuola californiana nei confronti di ragazzi di origine asiatica [17]. Questo fatto, sebbene risolto diplomaticamente, comportò un riesame dell'intera impostazione strategica nazionale a causa dell'insistenza di coloro che vedevano ora nel Giappone e, di conseguenza, nel Pacifico il teatro di futuri scontri bellici [18]. La potenza nipponica era dunque il reale e potenziale nemico degli interessi politici, economici e, dopo l'acquisizione delle Filippine, anche strategici degli Stati Uniti [19].

---

(16) Cfr. H. Sprout, M. T. Sprout, *op. cit.*, 1967, pp. 250-253; G.T. Davis, *A Navy Second to None,* New York 1940, pp. 148-149, per una visione generale del problema; per un'analisi invece degli aspetti economici e dell'interesse tedesco nei Caraibi si veda W.E. Becker, *1899-1920 America Adjust to World Power,* in W. E. Becker, S. F. Wells, *op. cit.*, pp. 193-194.

(17) Sulla crisi fra Stati Uniti e Giappone nel 1906, si veda A. Iriye, *Pacific Estrangement, Japanese and American Expansion 1897-1911,* Cambridge (Mass.) 1971, pp. 151-168.

(18) Sull'intero problema della Marina nel Pacifico cfr. W.R. Braisted *op. cit.,* in cui l'autore analizza profondamente il problema dei rapporti fra Stati Uniti e Giappone in particolare quelli diplomatici, come l'accordo Root-Takahira del 1908, in cui le due nazioni confermavano ufficialmente la loro intenzione a mantenere lo status quo nel Pacifico e a rispettarsi reciprocamente nei diversi possedimenti extraterritoriali. Cfr. inoltre W.E. Becker, *op. cit.*, p. 197.

(19) W.R. Braisted sottolinea come un'altra nazione preoccupasse i responsabili militari americani in Estremo oriente, ed era la Russia che, nel teatro asiatico, si poneva come il probabile nemico della potenza giapponese. Sebbene venga analizzato l'equilibrio fra le potenze in Asia, l'autore non spiega il perché dell'opposizione americana e britannica alla alternativa russa a quella della potenza giapponese. W.R. Braisted, *op. cit.*, p. 235.

L'alternativa a questa *impasse*, in cui erano incorsi i responsabili politici e militari, era rappresentata da un'unica soluzione: la divisione della flotta militare fra i due oceani. Tuttavia, questo fatto avrebbe obbligato gli Stati Uniti a dotarsi di una *two oceans standard fleet,* ossia di una flotta militare la quale, attraverso una politica di potenziamento e di notevole riarmo, potesse essere divisa in due forze eguali fra i due mari ed essere in grado di garantire almeno la sicurezza delle coste americane.

Quando Roosevelt salì alla presidenza degli Stati Uniti i tempi non erano ancora maturi per proporre ed attuare un programma di riarmo che, politicamente, almeno per i suoi oppositori democratici, avrebbe significato impostare l'intera politica internazionale su principi aggressivi ed espansionistici. Politicamente più proponibile era invece il recupero del progetto ormai noto e condiviso dal pubblico americano della costruzione del canale panamense, il quale trovò realizzazione solo nel 1914. Nello schema delle nuove relazioni internazionali, il canale avrebbe rappresentato non solo il passaggio strategico fondamentale per il commercio marittimo mondiale, ma avrebbe costituito anche il fulcro per l'intera politica dei rapporti fra Stati Uniti e le potenze europee, come la Gran Bretagna e, in particolare per Roosevelt, la temuta Germania.

La presenza americana a Panama avrebbe infatti assicurato agli Stati Uniti non solo il controllo del mare dei Caraibi e dei paesi che vi si affacciano, ma anche la possibilità di modificare l'intera politica navale nazionale, apportando una svolta fondamentale nella complessa impostazione strategica [20]. Il canale, inoltre, avrebbe garantito una maggiore rapidità di collegamento fra i due oceani tanto che l'intera flotta navale nazionale avrebbe potuto stazionare o sull'Atlantico o sul Pacifico, a seconda dell'emergenza dettata da avvenimenti contingenti, e avrebbe potuto intervenire rapidamente in ogni momento da ambo le parti del territorio americano, se le condizioni e i fatti internazionali lo avessero imposto. In tal modo non si sarebbe andato contro il principio mahaniano di mantenere unita e concentrata la flotta navale nazionale in un solo mare.

Se il canale, tuttavia, risolveva il problema strategico del controllo dei due oceani (e di conseguenza anche quello relativo alla individazione dei nemici più temibili) secondo Roosevelt, ne faceva emergere un altro. Con l'apertura del canale gli Stati Uniti erano però obbligati a potenziare la loro Marina militare, altrimenti il canale di Panama e il continuo passaggio di navi e di flotte militari di altri paesi avrebbero reso la nazione americana un facile ostaggio in mano alle potenze straniere. Roosevelt non faceva altro che ripetere l'argomento mahaniano secondo cui la costruzione del canale sarebbe stata di vantaggio agli Stati Uniti solo qualora questi si fossero dotati di una *Navy* di grandi e potenti dimensioni, in modo da esercitare una funzione deterrente nei confronti di eventuali progetti espansionistici stranieri, ed avessero avuto così il controllo del mar dei Caraibi e del Pacifico orientale [21].

Per la prima volta, la politica navale influenzava anche lo spirito e la direzione delle relazioni esterne americane, capovolgendo la tendenza del tutto opposta, sino ad allora dominante. Nei nuovi obiettivi di politica estera, né la diplomazia né l'arbitrato da soli erano in grado di compensare la debolezza militare di una nazione. Nonostante gli Stati

---

(20) Cfr. a la riguardo R.D. Challener, *Admirals, Generals and American Foreign Policy 1898-1914,* Princeton 1973, cap. II.

(21) Cfr. H. Sprout, M. T. Sprout, *op. cit.*, 1967, p. 251.

Uniti fossero, nelle loro intenzioni, una *peace loving nation*, la loro Marina doveva essere potente ed aggressiva, seconda a nessuno (*second to none*) — eccetto a quella inglese — utilizzabile soprattutto a scopi deterrenti oltre che come *first line of defence,* principio che rimase costante e dominante soprattutto nelle politiche militari delle presidenze seguenti [22]. Era, e rimane tuttora opinione piuttosto diffusa, che le crociere della flotta militare americana nel Mediterraneo, nel 1904 [23], e attorno al mondo, negli anni seguenti, sarebbero da intendersi come una riaffermazione della politica rooseveltiana sia del corollario alla dottrina Monroe che di quella del *big stick,* ossia del "randello" nei confronti dell'America latina [24].

Gli Stati Uniti erano quindi obbligati, necessariamente, a perseguire una politica di riarmo navale, in quanto essa costituiva una *national insurance* contro il rischio di invasione (soprattutto dei centri finanziari ed industriali più importanti della nazione) e dal fallimento di una politica estera condotta esclusivamente attraverso l'uso dei mezzi diplomatici [25]. Una potente struttura militare nazionale e una politica volta al perseguimento aggressivo dell'interesse nazionale erano i soli elementi in grado di costituire una solida base alla politica estera democratica americana [26].

---

(22) Cfr. T. H. Williams, *op. cit.*, pp. 349-350.

(23) Il 1904 segnò un'accelerazione dell'attività della flotta militare nelle acque del Mediterraneo proprio a scopi dimostrativi del suo grado di potenza. La sua vicinanza alle coste di Gibilterra, a pochi mesi dallo scoppio della crisi russo-giapponese, stava a significare, per gli osservatori europei del tempo, la determinazione degli Stati Uniti a riconfermare la dottrina Monroe e, di conseguenza, a scoraggiare qualsiasi potenza europea dall'intervenire in Estremo oriente a favore delle due potenze asiatiche coinvolte nel conflitto, che si concluse nel 1905 con la vittoria giapponese. Cfr. S. W. Livermore, *The American Navy as a Factor in World Politics, 1903-1913,* in "The American Historical Review", 1958, jul., p. 869. Cfr. inoltre articolo di W.H. White, *The New American Navy,* in "North American Review", 1904, jun., pp. 824-828, in cui l'autore si sofferma sugli sviluppi della politica navale americana a lui contemporanea, sottolineando che la possibilità di collaborazione fra Stati Uniti e Gran Bretagna possa garantire brillanti prospettive per il futuro navale americano. Egli afferma infatti: "Vi sono (comunque) considerazioni di grande importanza che interessano le relazioni fra Stati Uniti e le altre potenze navali, soprattutto quelle che stanno facendo enormi sforzi per ottenere una posizione di dominio nella forza navale. Per quanto concerne l'equilibrio di potere per le flotte del mondo, gli inglesi tendono a credere che ogni miglioramento fatto dai nostri cugini oltreoceano in materia navale sia una garanzia in più per il mantenimento della pace nel mondo, e la libertà dei mari, e quindi guardano con favore alla politica seguita dagli Stati Uniti". Un esempio dell'appoggio incondizionato da parte del pubblico alla politica di potenziamento navale venne dalla istituzione, nel 1903, della *United States Navy League* che influenzò notevolmente la dottrina e la politica navale di quegli anni. I suoi iscritti erano esponenti di entrambi i partiti e il loro obiettivo era quello di costituire una flotta nazionale in grado di garantire la sicurezza del commercio americano e dei territori del Pacifico, oltre ovviamente la difesa della dottrina Monroe. L'obiettivo era di far proprio il motto della *German Navy League*, molto amato dal Kaiser, nel quale si affermava: "Unsere Zugunft liegt auf dem Wasser". Cfr. G.T. Davis, *op. cit.*, p. 147; cfr. inoltre A. Rappaport, *The Navy League of the United States*, Detroit 1962.

(24) Il 2 settembre 1901, quand'era ancora vice presidente degli Stati Uniti, Roosevelt in un suo discorso ebbe a dichiarare: "There is a homely adage which runs 'Speak softly and carry a big stick; you will go far". La definizone di *big stick,* o randello, divenne in seguito simbolo della sua politica nei confronti del centro e del sud America che venne ufficializzata con la proclamazione del corollario alla dottrina Monroe. Cfr. tra le numerose opere al riguardo H.J. Beale, *Theodore Roosevelt and the Rise of America to World Power,* Baltimore 1956, e C. V. Crabb jr., *The Doctrines of American Foreign Policy,* Baton Rouge 1982, cap. I.

(25) Cfr. a tale proposito G.T. Davis, *op. cit.*, p. 141 in cui l'autore riporta la tesi di Roosevelt secondo cui la Cina, la Russia e la Turchia avrebbero offerto esempi concreti ed attuali dei disastrosi risultati a cui si poteva giungere perseverando in una politica militare lacunosa dal punto di vista della preparazione all'eventualità bellica.

(26) "Se restiamo oziosamente in disparte — affermava Roosevelt — se cerchiamo soltanto una tranquillità indolente e una pace ignobile, se ci ritraiamo dalle dure battaglie in cui gli uomini devono vincere a rischio delle proprie vite e di tutto ciò che hanno caro, allora popoli più baldanzosi e forti ci passeranno innanzi. Affrontiamo allora con coraggio una vita di contesa", in J.L. Thomas, *La nascita di una potenza mondiale*, Bologna 1988, p. 177.

Gli Stati Uniti, solidamente fondati sulle loro forze militari, sulla loro potenza industriale e sul mantenimento dell'ordine sociale, dovevano quindi confrontarsi con obiettivi strategici che andassero al di là di quelli economici. Essi avrebbero quindi dovuto combattere perché la guerra costituiva per Roosevelt un elemento stimolatore fondamentale della *man's moral fiber.*

Roosevelt cercò, quindi, di ristrutturare e potenziare la flotta militare nazionale. Nel 1907 venne approvato un programma di riarmo navale di grande portata e tale da far raggiungere agli Stati Uniti l'obiettivo della *two oceans standard fleet*, in quanto essi possedevano due grandi unità da combattimento: l'*Atlantic Fleet* e la *Pacific Fleet.* Ovviamente, e Roosevelt non ne fece mistero, questa flotta non aveva certamente il solo scopo di difendere le coste americane. Alla base della proposta di riarmo, vi erano motivazioni come la volontà degli Stati Uniti di far rispettare anche con la forza i loro diritti commerciali e i loro interessi in Estremo oriente [27], oltre a mantenere la supremazia della razza bianca nel Pacifico, a prevenire le violazioni della dottrina Monroe e a respingere, anche con la guerra, eventuali aggressioni nemiche. Alla politica di potenziamento navale che caratterizzò quegli anni [28], nonostante notevoli scontri all'interno delle forze politiche come pure per l'opposizione di una parte del pubblico americano [29], venne dato quindi un carattere esclusivamente bellico.

La politica navale di Roosevelt consentì di conseguire quindi quegli obiettivi che erano stati gli stessi fin dal suo insediamento alla Casa Bianca ed erano frutto della sua passata esperienza come segretario alla Marina. Oltre al potenziamento dei mezzi, egli guardò anche al miglioramento nella formazione e nella dotazione degli organici, con l'assunzione di più ufficiali, più marinai, entrambi meglio addestrati, con meno obblighi di pattugliamento delle coste e con un maggior impiego al largo delle acque nazionali, ed infine con una maggior dotazione di navi, più efficienti e soprattutto con caratteristiche da combattimento.

Un problema che invece non trovò una soluzione effettiva nel programma di Roosevelt fu quello delle basi oltre oceano che non vennero equipaggiate in relazione alle reali

---

(27) L'interesse economico nella pianificazione strategica navale e militare nazionale aveva importanza fondamentale soprattutto per alcuni rappresentanti della *Navy* statunitense. Secondo l'ammiraglio H. Taylor, uno dei più importanti rappresentanti dell'alto comando navale americano, le relazioni commerciali con l'Asia orientale, e in particolare con la Cina, erano in primo piano, a cui seguivano la dottrina Monroe e le altre direttrici proprie delle relazioni internazionali americane e potevano diventare la causa principale dell'intervento armato degli Stati Uniti. Alla base di questa convinzione, diffusa soprattutto nell'ambiente della Marina più che in quello dell'Esercito, vi era il principio c.d. *closed cycle of industry* di stampo mahaniano: per la sopravvivenza della nazione, soprattutto in campo economico, era necessario dotarsi di una Marina in grado di controllare le vie commerciali, perché gli Stati Uniti non erano in grado di soddisfare le loro necessità economiche esclusivamente attraverso la produzione industriale e il mercato interno. Sebbene gli esponenti dell'Esercito non condividessero l'esclusività di questa interpretazione, riconoscevano tuttavia l'importanza dell'interesse economico interno ed internazionale. Cfr. a tale riguardo R. Greene, *The Military View of American National Policy,* in "The American Historical Review", 1961, jan., pp. 363-364.

(28) Sulle diverse fasi della politica di potenziamento navale nazionale si veda l'opera citata di H. Sprout e M. T. Sprout, 1967, pp. 265-285.

(29) L'opposizione popolare alla politica di riarmo si ebbe soprattutto negli anni 1908-09, da parte delle zone del Midwest della nazione. Gli argomenti cari agli oppositori più radicali alla politica di riarmo affermavano che la corsa all'armamento avrebbe portato il paese alla bancarotta o peggio alla guerra. Essi proponevano quindi una *naval holiday* che tuttavia non trovò allora l'appoggio politico.

necessità strategiche imposte dalla situazione internazionale: «*Senza una strategia di basi navali nelle nostre acque dell'Atlantico* — veniva affermato presso il dipartimento della Marina — *la posizione della nostra flotta risulterebbe debole*» [30]. Sicuramente il problema delle basi navali negli oceani e il loro armamento divenne in seguito di grande attualità nei dibattiti circa la politica militare nazionale. Anche Mitchell, nei suoi rapporti che seguirono ai suoi numerosi viaggi, soprattutto nei possedimenti americani del Pacifico, ebbe modo di denunciare le carenze organizzative e logistiche di basi militari come quelle ubicate nelle Hawaii.

Nel perseguire la sua politica militare Roosevelt non si preoccupò né di dare il via così ad una *naval race* fra le potenze mondiali né di andare contro quel principio da lui più volte espresso della necessità di mantenere l'equilibrio multilaterale fra le potenze. Erano certamente questi gli aspetti più contraddittori di quella politica che confermò la potenza della leadership esecutiva all'interno degli organismi politici ed amministrativi degli Stati Uniti e che vide dissolversi poco per volta qualsiasi tentativo di opposizione proveniente soprattutto dal partito democratico.

2.2 Emory Utpon e la riforma militare nazionale

L'ondata riformatrice che caratterizzò gli anni di Roosevelt, tuttavia, non colpì solo la Marina, ma anche la struttura dell'Esercito americano. Per "garantire la pace e per promuovere una politica estera democratica" vi era d'altronde un unico mezzo, quello del potenziamento della struttura sia navale che delle forze di terra. Se Roosevelt fu, quindi, il maggior artefice della politica di riarmo navale nazionale, che caratterizzò dibattiti e scontri congressuali per tutto il periodo dei suoi mandati, il suo segretario alla guerra Elihu Root fu invece il personaggio chiave della riforma dell'Esercito americano, sulla base dei principi enunciati pochi anni prima negli scritti di Emory Upton [31]. Come segretario alla guerra Root condivise in pieno i principi rooseveltiani di potenza e di politica estera americani e, come politico del suo tempo, desiderò il rafforzamento della *executive branch* del governo, accettando pienamente la tendenza di quegli anni verso una maggiore centralizzazione politica. Come tutti gli statisti progressisti che parteciparono alla vita politica degli Stati Uniti di inizio secolo, Root fu particolarmente interessato a tutto ciò che presupponesse una riforma e volle ascoltare il parere di professionisti, militari e non, ponendosi quasi come intermediario, fra militari e Congresso e fra militari e opinione pubblica americana. La sua riforma, quindi, andò oltre la semplice ristrutturazione interna alle forze armate. Essa puntò alla costituzione di un esercito a scopi pacifici e bellici, mirando tuttavia in primo luogo a lottare contro l'eccessiva tendenza alla burocratizzazione interna alle foze armate [32]. L'opera di riforma di Root e del suo assistente, il colonnello W.H.

---

(30) Cfr. H. Sprout, M. T. Sprout, *op. cit.*, 1967, pp. 271-272 e p. 281.

(31) Cfr. a tale proposito P.C. Jessup, *Elihu Root*, 2 voll., New York 1964 e, in particolare dal capitolo XI al capitolo XIX relativi al suo mandato come segretario alla guerra; e R.W. Leopold, *E. Root and the Conservative Tradition*, New York 1954. Per un'analisi documentata del tempo dell'operato di Root, si veda W.H. Carter, *Elihu Root, His Service as Secretary of War*, in "North American Review", 1904, jan. pp. 110-121.

(32) Cfr. al riguardo T.K. Nenninger, *The Army Enters the Twentieth Century 1904-1917*, in K.J. Hagan, W. R. Roberts, *Against All Enemies. Interpretations of American Military History from Colonial Times to the Present*, New York 1986, pp. 227-228.

Carter, riassumeva progetti già da tempo esposti e tuttavia dimenticati negli archivi nazionali [33].

Alla base dell'intero programma di riforme vi era la volontà di perseguire tre obiettivi fondamentali: dotare la nazione di un sistema federale di riserve militari, coordinare la pianificazione strategica e unificare l'alto comando militare. Fu così che nel 1903 (dopo l'approvazione del *General Staff Act*), la struttura militare nazionale americana era composta da una più organica dotazione, anche in tempo di pace, di riserve nazionali [34], un nuovo e più moderno sistema di educazione militare superiore, ma soprattutto una struttura organizzativa dell'alto comando militare che vedeva affiancati un *General Board* (Marina), un *General Staff* (Esercito) con un capo *(Chief of Staff)* — che si sarebbe rivelato di enorme importanza nella politica militare degli anni seguenti — e un *Joint of Army and Navy Board.* Questi organismi, la cui istituzione chiudeva quel periodo di riforma e di rinnovamento iniziato appunto negli anni '80 del secolo scorso, dovevano essere il *brain of the Army,* con compiti di pianificazione e di direzione, ma mai di azione. Essi dovevano, in pratica, operare come consulenti dell'esecutivo, definire nelle linee generali il quadro strategico nazionale nell'ambito della politica di potenza americana e anticipare, in base alla loro esperienza militare, quelle che sarebbero state le linee di sviluppo futuro delle

---

(33) Secondo alcuni storici Root si ispirò per la sua riforma a quella sperimentata all'interno dell'Esercito tedesco, in quanto erano numerosi gli ufficiali che avevano studiato le operazioni e il funzionamento degli staff di comando europei, in particolare appunto di quello tedesco. Quest'ultimo, tuttavia, non era attuabile a causa del contesto politico e costituzionale degli Stati Uniti e soprattutto perché gli americani non avevano certo la capacità di operare con una struttura totalmente dissimile e frammentata come quella tedesca. Si veda in proposito T.K. Nenninger, *op. cit.,* p. 223. È più probabile, come viene affermato in W.R. Roberts, *Reform and Revitalization 1890-1903*, in K.J. Hagan, W.R. Roberts, *op. cit.*, p. 212, che il fatto di denunciare come "tedesco" quel piano di riforma fosse più un argomento degli oppositori, in quanto essi andavano sostenendo che una tale struttura militare poteva essere più adatta per un governo di tipo monarchico che non a uno democratico come quello americano. Dell'influenza tedesca, come pure di quella di Emory Upton, parla invece R.F. Weigley, *op. cit.*, 1967, p. 315, dove afferma che ebbe notevole incidenza sulla formazione "militare" di Root il testo dell'inglese Spenser Wilkinson, *The Brain of the Army,* in cui si esaltava appunto l'esperienza della riforma tedesca.

(34) Già nel 1899 e di fronte all'intervento armato nelle Filippine, Root parlò della necessità di una riforma del sistema delle riserve nazionali e ritornò più volte sull'argomento. Egli redasse infatti numerosi rapporti sul *militia system* anche dopo il suo mandato; essi risultano tuttora molto interessanti in quanto affrontano il delicato problema, anche negli aspetti costituzionali, per cui la *National Guard* dei singoli Stati, in base al principio della centralizzazione, doveva venir maggiormente subordinata al controllo dell'Esercito regolare federale. "La legge militare poggia oggi su quanto emanato nel 1792, ed è quindi praticamente obsoleta. È auspicabile che il Congresso eserciti ora il potere conferitogli in materia dalla Costituzione per quel che concerne sia l'organizzazione che l'armamento, e ponga disciplina all'interno della milizia. L'organizzazione e l'equipaggiamento della Guardia Nazionale dei diversi stati, che è considerata come milizia nelle disposizioni emanate dal Congresso, dovrebbero essere equiparati a quelli previsti dal Congresso per le forze volontarie e regolari". "È veramente assurdo che una nazione che possiede un piccolo esercito regolare dipenda da una riserva professionale di cittadini per la sua difesa e debba muoversi, come abbiamo fatto per cento e dieci anni, su una legislazione militare che non ci ha mai soddisfatti fin dall'inizio e che era già completamente obsoleta ancora prima che nascesse anche uno solo degli uomini che hanno oggi compiti militari. Le organizzazioni della Guardia Nazionale di molti Stati sono cresciute senza soddisfare il sistema nazionale e le esigenze locali. Le loro relazioni con il Governo Centrale non sono mai state definite o pianificate. La confusione e la controversia, e il cattivo atteggiamento derivante da questo stato di incertezza erano chiare all'inizio del conflitto contro la Spagna; e sarà sempre lo stesso fino a che il Congresso eserciterà il suo potere costituzionale in questo campo". Negli anni che seguirono Root presentò sempre nuove proposte di riforma e affidò al nuovo sistema di riserve militari compiti e responsabilità più vicini agli interessi strategici e tattici della nazione. Cfr. a tale riguardo E. Root, *The Beginning of the New Militia System. The Act to Promote the Efficiency of the Militia,* e *The Disposition to be Made of the Army in Peace*, in *E. Root. The Military and Colonial Policy of the United States,* R. Bacon, J.B. Scott (ed.), Cambridge 1916, pp. 441-477.

relazioni internazionali [35]. Con questa nuova struttura si cercava di ottenere (almeno queste erano le intenzioni di Root) una maggiore e più organica collaborazione interforze, nella definizione della politica militare interna ed internazionale degli Stati Uniti. Con la centralizzazione delle responsabilità in questi nuovi organismi, Root mirava ad una migliore pianificazione nelle operazioni militari future, oltre a garantire una supervisione di quelle già in corso. Fu proprio l'ignoranza da parte degli ufficiali del tempo circa la giusta funzione di uno staff come questo che portò al fallimento nella collaborazione interforze, almeno per tutto il tempo del mandato di Root (1904) [36]. Di fatto, l'unico successo veramente importante di quella gestione fu quello relativo alla riforma dell'educazione militare superiore che vide l'istituzione, nel 1901, del *War College Board* [37] il cui compito consisteva nell'educazione all'esercizio "intellettuale" dell'*Army* americano. Ciò era fatta allo scopo di formare i comandi militari nazionali a compiti come un più efficiente servizio di informazioni, la progettazione di piani bellici ed una attività di consiglio presso gli alti comandi militari nazionali, in particolare il *Joint Board.* In realtà il *War College Board* venne finalizzato più all'insegnamento di una educazione militare e allo studio della politica militare generale nazionale, che non alla pianificazione strategica. Di conseguenza, nonostante alcune eccezioni nel corso di quegli anni, l'ostacolo principale costituito proprio dalla carenza di coordinamento della pianificazione generale per il tempo di pace come di guerra, non venne affatto rimosso. Sebbene vi furono gestioni piu "illuminate" sia all'interno della Marina (Dewey) che, negli anni seguenti, dell'Esercito (Wood) [38], la politica militare degli anni di Roosevelt fu contraddistinta da una lotta interna alle forze armate, in cui si contrapposero la fazione più moderna e progressista, quella appunto a

---

(35) "Definire i piani per la difesa nazionale e per la mobilitazione delle forme militari in tempo di guerra; informarsi e riportare circa le questioni relative all'efficienza dell'esercito e al suo stato di preparazione per le operazioni militari; assicurare un aiuto professionale e una assistenza al Segretario alla Guerra e agli ufficiali generali e ad altri comandanti superiori, e di agire come loro agenti in azioni di informazione e coordinamento delle azioni di tutti i diversi ufficiali incaricati di attuare i loro ordini, e di operare tutti quei compiti che possono essere definiti di volta in volta dal Presidente". Cfr. R. Bacon, J. B. Scott, *op. cit.*, pp. 417 e seguenti.

(36) Gli esempi di tale fallimento sarebbero numerosi e richiederebbero un'analisi ben più approfondita. Grenville nel suo saggio, citato precedentemente, ne elenca alcuni; innanzitutto l'intero staff non solo non comprese le reali potenzialità presenti nelle altre forze straniere, in particolare quelle tedesche, ma sottostimò la sicurezza americana nel Pacifico. Ne derivò una strategia mirante a garantire la sicurezza nazionale solo nelle acque dell'Atlantico (almeno finché gli Stati Uniti non avessero posseduto una flotta *two oceans standard*); si trattò di una impostazione dettata da considerazioni esclusivamente economiche e per questo si guardò come probabili nemiche solo quelle nazioni veramente in grado di mettere in difficoltà in campo economico la nazione americana, come ad esempio la Gran Bretagna. Cfr. J.A.S. Grenville, *op. cit.*, pp. 29-30.

(37) All'inizio del secolo solo 1/3 dell'intero organico degli ufficiali americani possedeva una educazione militare superiore e con le lacune nella formazione strategica e dottrinale viste in precedenza. Non era possibile, secondo Root, pensare di gestire le nuove responsabilità di potenza coloniale e mondiale con una struttura militare così poco edotta sui principi e sulla scienza propria dell'arte militare. Si vedano al riguardo alcuni brani tratti dai rapporti redatti da Root su questo argomento in R. Bacon, J.B. Scott, *op. cit.*, pp. 387-400.

(38) Il mandato di Leonard Wood come *Chief of Staff* (1910) fu contraddistinto da una interessante politica militare, mirante ad attuare i principi propri della dottrina di Emory Utpon e della riforma di Elihu Root. Rooseveltiano di formazione, egli era fermamente convinto che l'esercito nazionale dovesse essere sempre pronto non solo a combattere ma anche, quando possibile, ad evitare conflitti. Il ruolo deterrente svolto dalle forze armate nazionali poteva essere conseguito solo con un forte esercito preparato, ossia con gli stessi mezzi che Roosevelt consigliava per la flotta nazionale. Sia Wood che Roosevelt erano inoltre fermamente convinti dell'impossibilità per gli Stati Uniti di continuare ad evitare il coinvolgimento in conflitti futuri. Tale lungimiranza politica e strategica non la si ritrovò più negli statisti che seguirono, soprattutto nei presidenti Taft e Wilson, fermamente convinti

favore delle riforme di Root, e quella costituita invece dagli elementi penalizzati da questa riforma perché pedine ormai inutili di una rete organizzativa malata di troppa burocrazia e clientelismo [39]. Questa lotta caratterizzò non solo gli anni della gestione Root e quelli in cui Roosevelt tentò una riforma all'interno del dipartimento della Marina; gli elementi conservatori furono sempre e potentemente presenti all'interno della struttura militare nazionale americana e furono di grave impiccio in molte occassioni. William Mitchell fu vittima, anch'egli come Root, di una coalizione conservatrice che non sembrava guardare oltre i propri interessi particolaristici e che non comprese affatto l'importanza e la portata di innovazioni che personaggi come Elihu Root, Leonard Wood ed in seguito William Mitchell suggerirono per una più mirata politica militare nazionale sia in tempo di pace che in tempo di guerra.

Nel corso delle presidenze che seguirono a quella di Roosevelt, la politica militare assunse praticamente il carattere di azione di controllo e di "polizia" nei confronti soprattutto dell'Estremo oriente e dell'America latina. Essa si allontanava dai principi che avevano caratterizzato la gestione Roosevelt. La logica che sottostava alla politica della presidenza di William Taft (1093-1913) era quella della c.d. *dollar diplomacy*, dettata da interessi esclusivamente economici [40]. Ponendosi in netto contrasto con l'esperienza rooseveltiana del decennio precedente, la pratica di questa diplomazia si fondava esclusivamente sulla manovra di variabili economiche e di interessi particolaristici industriali molto potenti all'interno della nazione. L'America di Taft, ossia del primo decennio del secolo, sebbene ancora una nazione debitrice con il resto del mondo, stava infatti emergendo all'estero come la nazione delle grandi multinazionali, mentre all'interno gli interessi delle *lobbies* economiche si scontravano quotidianamente con una realtà sociale che già mostrava gli aspetti più tragici e contraddittori del moderno capitalismo.

Negli anni che seguirono e che videro, dopo un ventennio, la prima presidenza democratica, quella appunto di Woodrow Wilson (1913-1921), la politica estera venne improntata sulla logica della *moral persuasion* e dell'*higher realism* [41]. Nonostante Wilson si

---

(*segue:* nota 38)
di appartenere ancora ad un paese isolato e protetto dagli oceani. Come *Chief of Staff*, Wood tentò di dare maggior vigore alle proposte di politica militare che erano state a loro tempo di Root e soprattutto tentò di dare maggior concretezza al principio di *mass Army* senza cadere in critiche antimilitariste, e compatibilmente con lo spirito democratico americano. Fu forse nel corso di questo mandato che l'esercito americano si avvicinò di più a quella che era l'impostazione prussiana, o comunque di tipo europeo. Il periodo di gestione di Wood all'interno del *General Staff* offre molti spunti per lo studio della evoluzione della struttura militare americana e di principi quali quelli relativi alla differenza fra *citizen Army* e *citizen soldiery*, relativi ai tempi necessari per addestrare semplici cittadini all'uso delle armi. Se per Upton erano necessari tempi lunghi e una perfetta conoscenza dell'uso delle armi, Wood era convinto della possibilità di addestrare in breve tempo qualsiasi cittadino (*citizen soldier*, appunto) senza distoglierlo per troppo tempo da quella che era la sua normale occupazione. Era la proposta di un servizio di leva e di un sistema di riserve nazionali che, come quella di Root, toccava argomenti di carattere costituzionale. Cfr. al riguardo R.F. Weigley, *op. cit.*, 1967, pp. 336-337.

(39) L'obiettivo di Root era appunto di risvegliare l'interesse degli ufficiali preposti a incarichi d'ufficio a quella che era la nuova realtà militare nazionale e a garantire un loro ritorno ad una attività più coinvolgente che li togliesse dall'isolamento in cui erano incorsi. Per fare ciò sarebbe stato necessario affiancare ai vecchi burocrati nuovi ufficiali, attraverso una politica, di stampo tedesco, di rotazione delle cariche. Era inevitabile quindi che numerosi di questi ufficiali si lamentassero della nuova riforma in quanto non avrebbero più potuto gestire i rapporti, ormai consolidati, con numerosi deputati al Congresso. Cfr. R.F. Weigley, *op. cit.*, 1987, p. 316.

(40) Cfr. R.H. Ferrel (ed.), *America as a World Power, 1872-1945*, Columbia (South Carol.) 1971, pp. 109-117.

(41) Cfr. J.M. Blum, *Woodrow Wilson and the Politics of Morality*, Boston 1956, in particolare i capitoli V e VII.

opponesse ai principi di quella che era stata la diplomazia e la politica estera taftiana, egli dovette intervenire con la forza militare in America latina (Messico, Haiti, Repubblica Dominicana) per fronteggiare quelle crisi che, secondo la giustificazione politica, la sola pratica diplomatica non era in grado di superare. La politica estera di quel decennio fu molto contraddittoria e vide privilegiare i meccanismi diplomatici e la forza dei principi morali sull'uso della forza militare per il perseguimento dell'interesse nazionale; ma contemporaneamente e paradossalmente sentì il bisogno di seguire una politica di rafforzamento della potenza navale nazionale. Fu a questo punto che riemerse il problema principale dell'intera storia militare di quel ventennio: la necessità di pianificare, ma soprattutto coordinare, le decisioni di politica estera con la nuova realtà internazionale, senza discostarsi da quella che era una giusta valutazione della reale potenza militare nazionale.

Sebbene nel 1916 gli Stati Uniti potessero vantare una flotta navale *second to none,* essi non disponevano di una pianificazione strategica nazionale che valutasse concretamente e realisticamente la loro posizione politica e militare nell'insieme della comunità mondiale. I motivi principali di questa discrepanza erano due: l'incomunicabilità di fondo fra esecutivo politico e gli organismi di consiglio militari che, dal 1903, avevano l'incarico di affiancarlo nel delicato compito della pianificazione strategica nazionale e la carenza, all'interno del partito repubblicano al potere negli anni di Taft, di una leadership politica effettiva. Le lacerazioni interne al partito, dovute in principal modo alla questione tariffaria, al pesante deficit del Tesoro e all'inevitabile malcontento popolare, aggravarono questa crisi politica, lasciando il Congresso alla mercè dei democratici, in maggioranza *anti navalists* e contrari alla politica espansionistica repubblicana. Sebbene l'intera politica taftiana privilegiasse — a volte anche con la forza — i rapporti verso l'Estremo oriente, ogni proposta che venne fatta per trasferire la flotta nel Pacifico e rafforzare quindi il controllo dell'arcipelago filippino, venne sempre rifiutata da parte del Congresso che motivava la decisione con il notevole conseguente aumento della spesa militare, mentre le coste americane necessitavano di un rafforzamento della loro difesa effettiva. Non vi fu quindi nel corso della presidenza Taft una reale cognizione da parte dei politici dei termini strategici e tattici con cui gli Stati Uniti si dovevano porre nei confronti del resto della comunità mondiale. Di conseguenza, negli anni che seguirono e sino alla vigilia del primo conflitto mondiale, gli Stati Uniti furono alla mercè di una pianificazione militare che scaturiva dalle decisioni degli organismi militari e non era frutto di una precisa logica e di una pianificazione politica.

Se nel 1908 il *Joint Board* lamentava di non sapere dove concentrare la flotta, in quanto il governo centrale non aveva specificato la sua politica e le aree di maggior interesse strategico internazionale per gli Stati Uniti [42], nel 1913 i democratici al Congresso — tradizionali oppositori della politica espansionista repubblicana — attuarono una politica di potenziamento navale che costituì il più grande programma di *naval appropriation* approvato sino ad allora, mentre Josephus Daniels, segretario alla Marina della presidenza Wilson (democratico quindi) proponeva una conferenza internazionale sul disarmo navale, in modo da fronteggiare la pericolosa tendenza all'espansionismo da parte delle potenze mondiali. Non doveva essere intesa come una *naval vacation,* ma *«una politica permanente di salvaguardia contro un'espansione stravagante e per nulla necessaria (...); non dovrebbe essere difficile giungere ad un accordo per cui le flotte debbano essere adeguate senza essere eccedenti e senza giungere ad una imposizione eccessiva per l'industria nazionale»* [43].

---

(42) Cfr. R. Greene, *op. cit.*, p. 357.

(43) Cfr. H. Sprout, M. T. Sprout, *op. cit.*, 1967, p. 309.

Nel 1913 il *General Board* lamentava il fatto che gli Stati Uniti non riuscissero a dotarsi di una *long term policy* e che la nazione seguisse in realtà una politica azzardata di sviluppo della flotta navale. Con una simile politica militare, nessun obiettivo di politica estera (dottrina Monroe, *open door,* canale di Panama ecc.) poteva venir assicurato. Il memorandum redatto dal *Board* riportava inoltre molti dei suggerimenti e delle argomentazioni che erano state proprie di Roosevelt e di Root, come la necessità di pervenire all'unità di comando militare e alla cooperazione nella pianificazione e al raggiungimento di un ottimo livello nell'equipaggiamento e nell'addestramento del personale (44).

Nel loro insieme, gli uffici militari di consiglio operarono anche nella definizione delle linee principali di politica estera nazionale, sebbene fossero convinti che tale compito spettasse più ai politici che ai militari. La pianificazione bellica che ne scaturì fu duplice e contraddittoria: da un lato essa ebbe un carattere strettamente difensivo — sebbene la Marina guardasse con più attenzione alla situazione nel Pacifico e l'Esercito alla difesa del territorio continentale americano; dall'altro lato essa realizzò i piani c.d. *coloured,* che possono venir definiti come i primi piani bellici moderni della storia militare americana contemporanea (45). Il carattere difensivo scaturiva dalla necessità di non andare contro quella che era o si presupponeva che fosse la volontà politica prevalente da parte del mondo politico e del pubblico americano: essi volevano la difesa della dottrina Monroe, l'espansione del commercio e degli interventi economici e finanziari in America latina (46) e, parallelamente, il rafforzamento del principio di *non entanglement* e la difesa della politica di *open door* in Asia (47).

---

(44) Cfr. H. Sprout, M. T. Sprout, *op. cit.*, 1967, pp. 310-311.

(45) Cfr. J.A.S. Grenville, *op. cit.*, p. 32.

(46) Nel corso del primo decennio del secolo gli Stati Uniti furono coinvolti anche in azioni militari in Messico, in particolare nel 1914 (Veracruz Expedition) e nel 1916-17 (Mexican Punitive Expedition) giustificate dalla rivoluzione interna che minacciava persone ed interessi economici americani. Cfr. al riguardo H. Herring, *op. cit.*, pp. 473-484, per quel che riguarda gli avvenimenti politici. Sugli aspetti diplomatici si veda P.E. Haley, *Revolution and Intervention: The Diplomacy of Taft and Wilson with Mexico, 1910-1917,* Cambridge (Mass.) 1970; W. Karp, *The Politics of War*, New York 1979, pp. 159-169; T.K. Nenninger, *op. cit.*, p. 219; R.M. Challener, *op. cit.*, cap. IV e T.H. Williams, *op. cit.*, pp. 355-356.

(47) Un esponente di rilievo nella definizione di questa strategia difensiva nazionale fu il generale Tasker Bliss, che ebbe notevole importanza all'inizio del secolo. Cfr. al riguardo F. Greene, *op. cit.*, pp. 361-362. Per quanto concerne i rapporti con l'impero cinese, la storiografia americana ha dibattuto a lungo sulle particolari caratteristiche assunte dalla politica dell'*open door* di origine britannica, ma ben presto adottata dai responsabili del Dipartimento di Stato americani. La dichiarazione di John Hay del 1910 che riconosceva, a salvaguardia del territorio e del mercato cinesi, il mantenimento dell' integrità territoriale e il rispetto delle eguali opportunità commerciali fra le potenze occidentali ed asiatiche, fu significativa non tanto per le conseguenze politiche e militari future (che di fatto non vi furono), quanto per il tipo di rapporto con cui gli Stati Uniti si imposero nel complesso teatro asiatico. Ultima arrivata e discutibile potenza militare, la nazione americana non poteva certo pensare di impostare i complessi rapporti fra le potenze europee ed asiatiche nei suoi confronti e quelli con la Cina, sulla base di semplici accordi bilaterali o peggio dopo scontri militari che l'avrebbero certamente vista uscire sconfitta. La dichiarazione della politica di *open door* e l'accettazione diplomatica dei suoi principi non costituivano certo vincoli troppo stretti né per gli Stati Uniti né per le altre nazioni coinvolte. Riconfermare di tanto in tanto l'adesione e la ferma volontà di difendere quei principi salvava l'America da ulteriori interventi che non le avrebbero di certo giovato. L'unico intervento militare che gli Stati Uniti fecero sul territorio cinese fu durante la rivolta dei Boxers nel 1900 in cui, per la prima volta dopo la campagna di Yorktown del periodo rivoluzionario, gli Stati Uniti combatterono in un'azione alleata. Secondo alcuni autori questa partecipazione definì ufficialmente l'entrata della nazione americana sulla scena mondiale. Cfr. al riguardo T. H. Williams, *op. cit.*, pp. 347 e seguenti. Sulle implicazioni che ebbe la dichiarazione di *open door* sulla politica americana nei confronti delle Filippine, si veda H. Sprout, M. T. Sprout, *op. cit.,* 1967, pp. 244 e seguenti. Nel lavoro citato di W. La Feber viene affermata

Alla vigilia dello scoppio del primo conflitto mondiale gli Stati Uniti, in particolare i rappresentanti politici presenti al Congresso, erano pervasi da quello che potremmo definire un revival dei principi propri della politica di difesa nazionale: il desiderio del rafforzamento della difesa costiera, nell'eventualità di un attacco straniero, e un misto di fiducia verso l'isolamento geografico nazionale, fonte di un notevole senso di sicurezza nazionale. Tuttavia, nel 1914 il *Joint Board* presentava due piani di intervento bellico, l'*Orange War Plan* e il *Black War Plan.* Il primo rivolgeva la sua attenzione soprattutto al Giappone contro il quale gli Stati Uniti erano ancora impreparati a combattere e dimostrava quanto fossero senza difesa i territori americani delle basi nel Pacifico. Il secondo guardava con preoccupazione alla Germania e sottolineava aspetti che assunsero, alla vigilia del primo conflitto mondiale, un'importanza strategica fondamentale per l'evoluzione della politica americana; ancora una volta i pianificatori confidavano nell'isolamento geografico e non consideravano affatto probabile un coinvolgimento degli Stati Uniti nel conflitto che stava esplodendo in Europa [48]. Quando, negli anni '20, il Congresso analizzò questi piani e la stato di preparazione della nazione, arrivò alla conclusione che dal 1914 al 1917, né il *General Board* né il *General Staff* avevano pianificato l'eventualità di un coinvolgimento nel conflitto europeo, ma avevano invece definito le linee generali per una guerra che avrebbe dovuto seguire a quella mondiale [49].

Nel complesso i pianificatori americani erano pervasi da un forte pessimismo circa il futuro politico e militare statunitense ed europeo ed erano notevolmente confusi circa la interrelazione esistente fra i principi strategici di forza e la politica estera. Fu così che fra alti e bassi, dal 1906 al 1916, il *Joint Board* decise in merito alla strategia nazionale senza il consiglio né l'appoggio del governo centrale. I pianificatori della Marina si dimostrarono comunque più accorti rispetto a quelli dell'Esercito nella identificazione degli obiettivi di politica internazionale e i primi a richiedere la formulazione di precisi piani bellici. L'obiettivo che rimase sempre costante fu quello del potenziamento della flotta sebbene non in termini qualitativi, ma quantitativi e nonostante il fatto che la presenza di una

---

(*segue:* nota 47)

la tesi secondo cui l'intervento americano nella rivolta dei Boxers, a difesa delle persone e delle proprietà americane, venne eseguito per ordine diretto del presidente e del suo staff, senza l'autorizzazione del Congresso. Questo fatto avrebbe significato la nascita di quella *imperial presidency,* più volte ricorrente negli studi storiografici recenti; cfr. W. La Feber, *op. cit.*, p. 695. Per i rapporti fra politici e militari sulle questioni riguardanti l'Estremo oriente, si veda, R. D. Challener, *op. cit.*, cap. III e A. Iriye, *From Nationalism to Internationalism; US Foreign Policy to 1914,* London 1977. Per una storia dei rapporti fra Stati Uniti ed Estremo oriente attraverso i documenti ufficiali si veda, F. H. Ferrel, *op. cit.*, cap. IV. Risulta inoltre sempre di grande interesse l'opera di A. Aquarone, *Le origini dell'imperialismo americano,* Bologna 1973, con i suoi numerosi riferimenti bibliografici.

(48) Alla base della certezza americana del non coinvolgimento vi era la convinzione che finché la guerra veniva combattuta in Europa non vi era alcun pericolo per la sicurezza della dottrina Monroe e di tutto ciò che essa comportava, per cui non vi sarebbe stato alcun affiancamento americano allo sforzo alleato in Europa. Cfr. J. A. S. Grenville, *op. cit.*, pp. 33-34.

(49) Questa tesi e quella secondo cui il riarmo navale del '16 non sarebbe stato affatto programmato per l'intervento americano nel conflitto europeo, sarebbero suffragate da un memorandum redatto nell'estate del 1915 dal *General Board* della Marina nel quale si affermava: "La storia insegna che molte guerre sono causate principalmente dalla pressione economica e dalla competizione fra nazioni e razze (...). Alla fine di questa guerra non è improbabile che gli sconfitti, con il benestare se non con la partecipazione dei vincitori, si cercheranno di riguadagnare le loro perdite belliche e di espandersi alle spese del nuovo mondo. Dall'altra parte, e forse presto, il vincitore tenterà di sfidare gli Stati Uniti (...). La politica navale deve quindi porre gli Stati Uniti al sicuro nelle acque dell'Atlantico occidentale, nel mar dei Caraibi e nelle acque del Pacifico il più presto possibile". Cfr. J. A. S. Grenville, *op. cit.*, p. 36.

flotta potente non colmasse il vuoto causato dalla mancanza di un riconoscimento del ruolo strategico effettivo. Prevalse, di fatto, l'opinione piuttosto diffusa presso il pubblico americano che la Marina dovesse detenere un ruolo esclusivamente difensivo. Sebbene non fosse mai emerso come artefice principale delle strategie nazionali, l'Esercito vedeva in tal modo affermata la sua linea in base alla quale la difesa continentale doveva costituire l'obiettivo prioritario rispetto a qualsiasi altro. Non meraviglia quindi che vi fossero cantraddizioni, discordanze ed incompatibilità fra gli obiettivi di politica estera, che di fatto non aveva avuto una sua definizione precisa da parte delle autorità politiche nazionali, e i piani militari. Questa incomprensione si delineò chiaramente proprio nel corso delle presidenze di Taft e di Wilson, nel momento in cui in Europa scoppiava il primo conflitto mondiale della storia contemporanea che avrebbe in seguito coinvolto la nazione americana, con gravi ripercussioni politiche e militari.

Di fronte all'accentuarsi della crisi politica in Europa e allo scoppio del conflitto fra le maggiori potenze sarebbero apparsi evidenti quegli equivoci che sottostavano alla politica di neutralità che dominava le relazioni esterne degli Stati Uniti nell'èra di Wilson [50]. In quel conflitto era coinvolta la Gran Bretagna che per tutto il secolo precedente aveva contribuito alla crescita della potenza economica (e in seguito militare) americana, controllando la politica di riarmo delle potenze europee. Vi era inoltre più che mai coinvolta la nazione tedesca con la sua diplomazia e la sua politica militarista pericolosa non solo per i paesi europei ma, attraverso le grandi innovazioni tecnologiche ed in particolare i sottomarini, era diventata un nemico potenziale per la nazione americana. Era illusorio pensare di non venir trascinati in quel conflitto che vedeva confrontarsi le più grandi potenze militari del mondo. Uno scontro fra Gran Bretagna e Germania avrebbe inevitabilmente coinvolto anche la potenza americana. Eppure, nell'insieme della politica wilsoniana, apparve evidente l'incapacità di capire la logica che sottostava a quel conflitto, quella della guerra totale e tecnologica, che avrebbe sconvolto l'intero sistema di conduzione dei conflitti futuri.

2.3 La partecipazione dell'aviazione americana al primo conflitto mondiale

Dal 1907 esisteva negli Stati Uniti una *Aviation Section* all'interno del *Signal Corps* dell'Esercito che, fin dai primi piani operativi, affiancava le forze di terra e di mare come arma tattica ausiliaria.

L'invenzione di un mezzo volante, con discrete possibilità di mantenersi in aria, era stata fatta all'inizio del secolo dai fratelli Orville e Wilburg Wright i quali, nel 1903, riuscirono a progettare e a costruire, ad un costo relativamente basso, il primo aeroplano veloce e sicuro. Le potenzialità, anche belliche, del nuovo mezzo volante, apparvero chiaramente fin dai primi collaudi ai quali parteciparono anche rappresentanti governativi e militari americani. Tuttavia, l'attenzione del mondo politico e degli alti comandi delle forze armate statunitensi, era indirizzata, proprio in quegli anni, ai progetti di riforma e di riorganizzazione militare dell'amministrazione Roosevelt e della segreteria di Root.

---

(50) Sulla politica di neutralità di Wilson si veda, tra i numerosi lavori, D. M. Smith, *Robert Lansing and the Formulation of American Neutrality Policies, 1914-1915,* in "The Mississippi Valley Historical Review", 1956, jun., pp. 59-81. Cfr. inoltre W. H. Becker, *op. cit.*, pp. 206-220; R. D. Challener, *op. cit.*, cap. V; W. Wilson, *War Addresses of Woodrow Wilson,* Boston 1918, e W. Wilson, *The New Democracy,* London 1927, 2 voll.

Fu così che la richiesta di forti finanziamenti governativi necessari per gli esperimenti dei fratelli Wright, come per quelli degli altri esponenti della nascente industria aeronautica americana, trovarono una forte opposizione a livello politico, in particolare da parte del Congresso che proprio in quel periodo destinava forti somme alla politica di riarmo navale.

Nel frattempo, tuttavia, gli esperimenti aeronautici americani cominciarono a riscuotere un discreto interesse presso i governi stranieri, in particolare quello francese e quello tedesco, che si dimostrarono favorevoli ad intervenire anche finanziariamente pur di non rallentare la ricerca scientifica ed ingegneristica aeronautica (51). L'interesse di nazioni che potevano essere potenziali nemici degli Stati Uniti in un conflitto futuro, spinse quindi il *War Department* americano a prendere in più seria considerazione la possibilità di dotare le proprie forze armate di velivoli al fine di garantire una migliore difesa ed una maggiore sicurezza soprattutto delle coste nazionali. Solo nel 1912 il dipartimento di guerra riuscì ad ottenere fondi speciali da destinare alla costituzione di una aviazione militare. Tuttavia, nella graduatoria internazionale dei fondi stanziati dai singoli governi per la dotazione di velivoli alle proprie forze armate, gli Stati Uniti risultavano, nel 1914, al quattordicesimo posto, dopo la Grecia e la Bulgaria (52).

Ciononostante, l'*Aviation Section*, con l'appoggio morale del *Signal Corps* e quello finanziario di alcuni privati, riuscì a realizzare la costruzione di numerosi centri aviatori, destinati alla progettazione di nuovi velivoli, alla sperimentazione di nuove forme di volo, oltre alla simulazione dell'impiego bellico del bombardamento di obiettivi a terra e, ovviamente, all'addestramento del personale aviatorio.

La nuova arma, pur se forza ausiliaria a quelle tradizionali già esistenti, portava con sé numerosi problemi di non facile soluzione; con il passare del tempo il nuovo mezzo volante rivelava sempre nuove potenzialità determinanti la conduzione dei conflitti futuri e ciò, per gli osservatori del tempo — e in parte anche per quelli che seguirono — aveva un che di fantascientifico, oltre a presentare aspetti di enorme pericolosità. Se ciò era giustificato per coloro che non operavano direttamente e quotidianamente con il nuovo mezzo aereo, non lo era di certo per il *Chief of Signal Corps* il quale, proprio nella sua funzione di controllore e di gestore della nuova *Aviation Section*, avrebbe dovuto comprenderne le potenzialità, mostrare maggiore fiducia e quindi agire, richiedendo nuovi e maggiori finanziamenti governativi per la propria aviazione e definendo in seguito nuovi piani strategici per la difesa e la sicurezza nazionale. Di fatto, soltanto i tecnici aeronautici e i piloti di quei velivoli confidavano nel nuovo mezzo volante e speravano in un ampliamento della dotazione di aerei e in un uso più consono a quelle che erano le loro reali potenzialità.

A rallentare lo sviluppo di una potente aviazione non vi furono, negli Stati Uniti, solo problemi derivanti dalla scarsità di finanziamenti governativi e dai limiti di natura tecnica. Intervenne anche un altro ostacolo rappresentato dalla diatriba sull'indipendenza dell'arma aerea, che assunse notevole importanza e a cui è legata la storia della forza aerea americana praticamente sino agli anni a noi piu vicini.

Nel periodo immediatamente antecedente il primo conflitto mondiale, il *Joint of Army and Navy Board* si trovò infatti a dover definire piani bellici che prevedessero anche un

---

(51) Cfr. al riguardo J. Trapier Lowe, *A Philosophy of Air Power*, New York 1984, pp. 60-61.

(52) Cfr. T. H. Williams, *op. cit.*, pp. 389-390.

uso adeguato delle forze aeree che, seppur limitate nella qualità e nella quantità, erano state assegnate sia all'Esercito che alla Marina. In opposizione alla proposta che voleva l'arma aerea confinata alle operazioni tattiche — ricognizione e supporto all'artiglieria — vi era quella che sosteneva la necessità di dare all'aviazione un'indipendenza amministrativa ed operativa dalle altre forze armate, in modo da permetterle uno sviluppo autonomo ed un impiego che avrebbero finalmente visto realizzare le sue potenzialità offensive, soprattutto nell'attacco di obiettivi a terra. Non che ciò fosse impossibile se l'arma aerea continuava ad agire a fianco della Marina e dell'Esercito; ma, come dimostrò la storia di quasi tutte le altre grandi aviazioni del mondo, istituire ed armare un'aviazione indipendente, in grado di agire come forza strategica autonoma, quindi potente e in grado di realizzare propri piani bellici, significava soprattutto sottrarre fondi governativi già destinati alle altre forze armate, con il risultato di diminuire la potenza bellica delle forze di terra e di mare e quindi di sconvolgere l'intera struttura di potere, presente e consolidata all'interno dell'organizzazione militare nazionale. Questo fu sicuramente il motivo principale per cui pochi militari e strateghi americani insistettero, prima della partecipazione al conflitto in Europa, sulla necessità di perorare la causa di tale indipendenza. Nell'insieme della pianificazione e della divisione dei compiti fra le forze strategiche nazionali, l'aviazione doveva necessariamente affiancare la flotta e l'esercito, in quanto ciò era fondamentale anche per l'adempimento di quelli che erano stati i principi propri della dottrina mahaniana del *sea power.*

Non stupisce, quindi, che l'allora capitano del *Signal Corps* William Mitchell fosse contrario alla costituzione di una forza aerea militare indipendente, come dichiarò nel 1913 di fronte ad una commissione nominata dal Congresso in relazione a questo problema. In accordo con Henry H. Arnold e Ben Foulois, che divennero in seguito noti esponenti della storia aeronautica americana, Mitchell affermò a proposito della separazione dell'*Aviation Section* dal *Signal Corps*: *«Se stiamo cercando di costituire una aviazione in questo paese, che senso ha cercare di costituire una branca separata provocando in tal modo ogni genere di complicazione? Penso che creare una organizzazione separata possa portare ad un regresso dell'aviazione»* (53).

Già nel 1912, nello scritto *Notes Concerning a Proposed Aeronautical Branch,* Mitchell analizzò il ritardo in cui versava l'aviazione militare americana a confronto con le altre aviazioni del mondo, sia nella fase progettuale che realizzativa. Egli giunse alla conclusione che, per un reale sviluppo dell'aeronautica nazionale fossero indispensabili sia l'intervento finanziario governativo che il mantenimento della condizione di dipendenza dell'aviazione dalle altre forze armate tradizionali. Il problema, solo parzialmente accennato, non trovava ancora una sua completa soluzione. Di fatto, Mitchell traeva lo spunto per un'analisi ben più ampia sullo stato generale dell'organizzazione militare nazionale e riconfermava la sua convinzione della necessità di attuare una riforma delle forze armate che prendesse in considerazione anche la presenza della nuova arma aerea. Mitchell, quindi, riconosceva all'arma aerea un ruolo di esclusivo appoggio alle truppe di terra *(strategical reconnaissance, tactical reconnaissance* e osservazione del fuoco di artiglieria) (54), non discostandosi da quelle che erano le posizioni di altri esponenti e pianificatori militari americani i quali, tuttavia,

---

(53) Cfr. B. Davis, *The Billy Mitchell Affair*, New York 1976, p. 24.

(54) Cfr. W. Mitchell, *Notes Concerning a Proposed Aeronautical Branch*, Signal Corps Us Army, 1912, Manuscript Division, Library of Congress, Washington, p. 9.

fondavano la loro teorizzazione sulla base dell'unica esperienza aeronautica fatta sino ad allora in condizioni belliche, ossia quella delle spedizioni aeree nel corso del conflitto contro il Messico nel 1911 [55]. Così, sebbene dal 1910 al 1912, le forze armate americane sperimentassero, prime al mondo, aerei provvisti di armi da fuoco e bombe, lamentavano tuttavia una forte lacuna su piano dottrinale, causata dalla miopia circa le reali potenzialità d'offesa di quell'arma.

In un rapporto redatto nel 1914 dal *Chief of Signal Corps* si leggeva: *«Il ruolo assai utile, riconosciuto e più importante dell'aereoplano deve essere individuato probabilmente nella ricognizione, nella raccolta e nella trasmissione di informazioni sul teatro delle operazioni militari; per questo motivo l'aviazione deve essere considerata come una branca importante del Signal Corps dell'Esercito (...) tuttavia allo stato attuale appare evidente che l'utilizzo del mezzo aereo per il solo attacco non giustifica la spesa di produzione per velivoli atti a questo scopo»* [56].

All'origine di questa limitata considerazione delle capacità strategiche dell'arma aerea da parte delle forze armate, soprattutto di quelle di terra, vi sarebbero diverse cause, prime fra tutte una esperienza operativa molto limitata — comune, pertanto anche alle aviazioni di altri paesi — e, soprattutto, i contenuti insufficienti dei rapporti redatti dagli attachès militari americani accreditati presso le ambasciate in Europa che non seppero cogliere l'importanza che l'arma aerea stava assumendo nelle altre nazioni del vecchio mondo. Poco prima dell'entrata degli Stati Uniti nel conflitto mondiale, il *Chief of Signal Corps* affermò di aver bisogno di tre tipi di aerei: da ricognizione, da combattimento e da caccia. Queste destinazioni risultavano vaghe, confuse e confermavano ancora una volta il riconoscimento del ruolo esclusivamente tattico dell'arma aerea. Sia in teoria che in pratica, l'aereoplano venne quindi confinato al solo uso tattico, nelle operazioni di ricognizione — *"the eyes of the army"* — , di perfezionamento del fuoco di artiglieria — *"to defend this army"* —, e di comunicazione, sempre in ruoli di dipendenza dalle forze terrestri [57].

A livello dottrinale, infatti, soprattutto presso i pianificatori dell'Esercito (di cui faceva appunto parte il *Signal Corps* e la sezione aviatoria principale) dominava la convinzione che l'elemento predominante in tempo di guerra dovesse essere la fanteria: *«Tutte le altre forze* (...) — veniva affermato — *debbono venir organizzate e rese subordinate alle sue necessità, funzioni e metodi»* [58]. L'uso del mezzo aereo era quindi confinato alle funzioni sino ad allora proprie dei dirigibili e veniva subordinato a quegli obiettivi dell'arte della guerra tipici della fanteria e delle forze di terra: invasione del territorio e distruzione delle forze nemiche. Il carattere di staticità della prima guerra mondiale (un conflitto di trincea, appunto) non fece che rafforzare tale convinzione. Di questo ruolo erano fermamente convinti esponenti militari di rilievo, come il generale John J. Pershing, ed esponenti politici, come l'allora segretario alla Guerra Newton D. Baker; ma lo era soprattutto il generale Charles Menoher,

---

(55) Nel corso di quel conflitto vi furono operazioni aeree soprattutto di ricognizione sopra le zone di combattimento e lungo il confine fra i due stati. Furono molto numerosi gli incidenti aerei, anche se vennero fatte, con maggior successo, nuove sperimentazioni di velivoli in dotazione alla Marina. Tuttavia quella esperienza ebbe come principale conseguenza quella di far credere agli ufficiali piloti e ai pianificatori militari che il miglior uso che si potesse fare del mezzo aereo consistesse proprio nella semplice ricognizione. Cfr. al riguardo E. M. Coffman, *The War to End All Wars,* Madison 1986, p. 188.

(56) *Ibidem,* e R. E. McClendon, *The Question of Autonomy for the US Air Arm, 1907-1945,* Montgomery 1950.

(57) Cfr. I. B. Holley, *Ideas and Weapons,* New Haven 1953, p. 133.

(58) Cfr. L. H. Brune, *op. cit.*, p. 21.

allora *Chief of Signal Corps.* Sebbene egli nutrisse molta fiducia nell'impiego bellico dell'arma aerea nelle guerre future, egli sosteneva la necessità, almeno temporanea, che l'aviazione rimanesse sotto il comando operativo dell'Esercito per rafforzare il sistema di sicurezza nazionale, e che fosse necessario l'intervento finanziario governativo per garantire il progresso tecnico dell'aereonautica americana [59].

Gli esponenti della Marina militare americana si dimostrarono invece più pronti dei loro colleghi dell'Esercito a scorgere le potenzialità della nuova arma aerea. Costoro, forse perché più abituati alle innovazioni tecnologiche e soprattutto perché preoccupati (almeno dal 1890) ad estendere con nuovi e potenti mezzi bellici l'*American power* oltre i confini continentali americani, accettarono di buon grado la presenza della nuova arma, più di quanto avvenne all'interno dell'Esercito. I responsabili della pianificazione bellica del *General Board* e i principali esponenti della flotta militare americana, non parlavano certo di indipendenza dell'arma aerea; tuttavia, essi le affidarono compiti che andarono oltre il semplice ruolo appartenuto sino ad allora ai *balloons* e ai dirigibili. Già nel 1911 il capitano Bradley A. Fiske aveva proposto al *General Board* l'uso del mezzo aereo nella difesa di basi navali ubicate nell'arcipelago filippino, che era diventato ormai il simbolo del *sea power* americano nell'oceano Pacifico. Sebbene tale progetto rimanesse confinato alla pura teorizzazione dottrinale, la Marina iniziò a prendere in seria considerazione la possibilità di dotarsi di velivoli e di promuovere una *Navy's air arm* superiore, in grado di rendere ancora più potente la flotta militare rispetto alle altre forze armate del paese. Essa scorse nell'*air power* della Marina, un mezzo rapido ed economico per la difesa degli interessi territoriali americani all'estero, sia nelle zone vicine agli Stati Uniti (centro e sud America) sia nei territori d'oltre oceano. L'indipendenza dell'arma aerea non avrebbe, quindi, permesso il raggiungimento di questo obiettivo: la Gran Bretagna, infatti, che da poco tempo aveva istituito il *Royal Flying Corps* indipendente sembrava non avesse mai conosciuto le teorie fondamentali di Mahan: «*Alcune potenze straniere, ubicate ad una distanza minore del raggio di azione di un areoplano* — affermava il rapporto del Chamber Board — *hanno pianificato l'organizzazione aeronautica, sulla base apparentemente delle stesse teorie della difesa costiera che avevano portato a numerosi sviamenti nelle politiche di costruzioni navali prima che Mahan scoprisse il significato del potere marittimo*» [60].

Nei piani operativi della Marina, alla vigilia del conflitto mondiale, le forze aeree non possedevano quindi uno status indipendente e la loro azione era destinata alle semplici operazioni di ricognizione e di difesa costiera.

Vi sono quindi numerosi motivi alla base del ritardo aeronautico americano nei confronti delle altre nazioni europee; gli storici militari li hanno ricondotti soprattutto alla miopia dei responsabili militari statunitensi nell'intravedere le potenzialità tecnologiche del nuovo mezzo aereo, a cui contribuì l'atteggiamento di forte opposizione delle correnti conservatrici interne alle forze armate, decise ad ostacolare qualsiasi cambiamento dell'insieme della struttura militare esistente e ad opporsi agli interventi governativi a favore di una aviazione militare autonoma e potente. Il motivo principale sarebbe comunque da ricercarsi nella mancanza di uno stato di allerta per la sicurezza nazionale: protetti dal

---

(59) Cfr. *Menoher Board Report,* in "House Department of Defense Hearings", Washington 1913.

(60) Cfr. L. H. Brune, *op. cit.,* pp. 22-25.

loro isolamento territoriale e tesi a dotarsi esclusivamente di un armamento navale in grado di difendere le coste nazionali, sia il pubblico che i pianificatori politici e militari americani non si preoccuparono certo di potenziare il loro arsenale di quei costosi velivoli che, a loro parere, non garantivano nulla alla difesa nazionale (61).

Alla vigilia dell'entrata degli Stati Uniti nel conflitto mondiale, quei pochi ufficiali americani che speravano nella costituzione di un'armata aerea nazionale indipendente non disponevano tuttavia di una chiara e definita dottrina di impiego strategico in guerra (62). La dottrina, in mancanza di una esperienza diretta, era necessaria per definire la qualità dei velivoli, la composizione dell'intera armata aerea, sia ausiliaria che indipendente. Solo attraverso una coerente dottrina di impiego bellico era possibile indirizzare la produzione aeronautica nazionale.

Nel 1916 gli Stati Uniti detenevano quindi una forza aerea molto debole e poco equipaggiata: le forze aviatorie in dotazione all'Esercito, alla Marina e al *Marine Corps* comprendevano circa 300 aerei, nessuno in grado di combattere (i francesi ne disponevano di oltre 1700 solo al fronte) e circa 1500 ufficiali, mal addestrati e privi di esperienza sui campi di battaglia. Nel momento in cui gli Stati Uniti si confrontarono con la possibilità di entrare anch'essi nel conflitto vennero approvate misure di rafforzamento e di ampliamento degli organici militari, fra i quali anche l'aviazione. Nell'autunno dello stesso anno il *Joint Board* dovette affrontare il problema, forse più spinoso, del coordinamento delle forze aeree in dotazione alle diverse armi. Un passo in avanti in quella direzione venne fatto attraverso l'istituzione dell'*Air Service, US Army* (che poneva quindi fine al "vecchio" *Aviation Service* del *Signal Corps)* e la costituzione del *National Advisory Committee of Aeronautics* (NACA) istituito proprio allo scopo di facilitare l'interscambio di informazioni ed opinioni fra militari ed industriali americani. All'interno dell'*Air Service* vennero previsti due uffici: uno amministrativo, il cui scopo era di dirigere le procedure di addestramento e quelle operative, e un *Board of Aircraft Production* il cui compito consisteva nel definire le necessità operative dell'aviazione nazionale, indirizzando in tal modo le richieste per la produzione e l'acquisto di velivoli, motori ed ovviamente equipaggiamento. Queste due nuove agenzie interne all'*Air Service*, incaricate di operare e di fare rapporto al segretario alla Guerra, non potevano agire di comune accordo proprio perché mancava un organismo superiore che le coordinasse effettivamente. Sia l'*Air Service* che il NACA erano strutture con funzioni e poteri troppo vaghi, incapaci quindi di agevolare lo sviluppo e l'espansione della produzione aeronautica nazionale. Di fatto il problema si poneva nei termini di una produzione di massa di velivoli con caratteristiche comuni, definite sulla

---

(61) Cfr. al riguardo M. S. Sherry, *The Rise of American Air Power,* New Haven 1987, pp. 11 e seguenti.

(62) Lo stesso accadde inizialmente anche per le altre forze aeree coinvolte nel conflitto. Già durante le prime settimane dello scontro in Europa, le forze belligeranti utilizzarono l'aviazione contro obiettivi militari e civili, dimostrando in tal modo di avere una concezione strategica che guardava oltre il semplice impiego tattico. Si pensi ad esempio ai bombardamenti tedeschi su Liegi, Parigi e Dover, oltre all'invio di Zeppelin sulla Gran Bretagna nel corso del 1915, come pure ai bombardamenti inglesi dei capannoni Zeppelin (settembre 1914) o quelli francesi di città tedesche; senza contare poi lo scontro continuo fra austriaci ed italiani, questi ultimi favoriti da un ottimo armamento aereonautico, composto principalmente da velivoli Caproni. Tuttavia, proprio l'improvvisazione nell'impiego dei velivoli e il dominio dell'uso tattico portarono alla proliferazione di aerei dalle caratteristiche e dai design sempre diversi a cui vennero affidati compiti sulla base di dottrine di impiego molto dissimili fra loro che non permisero un uso del mezzo aereo strategicamente più incidente.

base di un accordo sull'uso tattico e strategico dell'arma aerea. Fino alla vigilia dell'entrata americana nel conflitto, all'interno degli organismi politici e militari non si giunse tuttavia ad un accordo sulla costituzione di un ufficio in grado di definire concordemente le linee strategiche comuni per l'intera politica di sicurezza nazionale e di strategia bellica. Ciononostante, il NACA e il *Board of Aircraft Production*, fino all'aprile del 1917 rimasero i principali artefici della pianificazione produttiva ed ovviamente anche strategica aviatoria nazionale (63).

Quando gli Stati Uniti entrarono ufficialmente nel conflitto (marzo 1917) (64), il NACA venne sostituito dal *Joint Army and Navy Technical Board* (JANTB), il cui compito consisteva nel coordinare la produzione aereonautica nazionale e influire sui piani militari (65). Parallelamente alla necessità di pianificare l'intervento armato in territorio europeo, i responsabili politici e militari americani si trovarono a dover affrontare un altro problema, sorto in seguito alla richiesta francese, indirizzata all'industria aereonautica statunitense, di velivoli da impiegare sul fronte di guerra. L'avvio ufficiale di questa collaborazione, che esisteva comunque formalmente già da tempo, avvenne dopo che il Premier francese Alexandre Ribot inviò un telegramma ai responsabili politici e militari americani in cui si leggeva: «*È auspicabile che per una collaborazione con l'aeronautica francese, il governo americano adotti il seguente programma: la formazione di un corpo aviatorio di 4.500 aeroplani — personale e materiale inclusi — da mandare sul fronte francese durante la campagna del 1918. Il numero*

---

(63) Cfr. i dati al riguardo in E. M. Coffman, *op. cit.*, p. 190 e T. H. Williams, *op. cit.*, p. 390.

(64) Alcuni piloti americani ebbero modo di partecipare al conflitto già prima dell'entrata ufficiale degli Stati Uniti. Nell'aprile del 1916 infatti venne istituita la "Escadrille Lafayette", composta da volontari di nazionalità americana e comandati da ufficiali francesi; questa compagnia partecipò con successo ad alcune operazioni riscuotendo molta ammirazione, soprattutto, ed ovviamente, fra i connazionali.

(65) Per meglio comprendere il complesso problema del coordinamento bellico e della pianificazione produttiva nazionale che dovettero affrontare i responsabili politici e militari americani per l'intera durata del conflitto, può essere interessante lo schema seguente:

Fasi di organizzazione del Joint Army and Navy Technical Board

Mag. 1917	Secr. of War Signal Corps Aviation Section		JANTB		Secr. of Navy Naval Aviation
Lug. 1918	Secr. of War Bureau of Aircraft Production	JANTB	Division of Military Aeronautics		Secr. of Navy Naval aviation
Nov. 1918	Secr. of War Second Assistant Secr. of War Director Air Service Bureau of Aircraft Production Division of Military Aeronautics		JANTB		Secr. of Navy Naval Aviation

Fonte: I. B. Holley, *op. cit.*, p. 71.

totale di piloti, incluse le riserve, dovrebbe essere di 5.000 e 50.000 meccanici. Duemila aerei dovrebbero essere costruiti ogni mese, come pure 4.000 motori, da parte delle industrie americane. Ciò significa che dovrebbero venir costruiti 16.500 aerei — dell'ultimo tipo — e 3.000 motori durante i primi sei mesi del 1918. Il governo francese desidera sapere se il governo americano accetta questa proposta che potrebbe permettere agli alleati di ottenere la supremazia dell'aria» (66).

Il messaggio e la richiesta di aiuti fecero intensificare i contatti e gli incontri, anche a Washington, fra politici, industriali, ingegneri e tecnici aeronautici, non solo francesi ma anche di altri paesi, pur consci dei limiti dell'industria aeronautica americana, ma attratti dai forti capitali che il governo degli Stati Uniti aveva stanziato proprio per incentivarne lo sviluppo. La richiesta francese sbalordì le autorità americane per la sua proposta e stimolò la collaborazione internazionale. Ai tecnici e agli industriali aeronautici venne quindi affidato il compito di progettare e di programmare una produzione di velivoli da impiegare nell'offensiva contro i nemici sui cieli d'Europa.

Le richieste francesi, tuttavia, si fondavano su convinzioni circa l'impiego del mezzo bellico radicalmente diverse da quelle dominanti presso l'establishment americano (67). L'esperienza del conflitto, unitamente ad una più matura formazione sui principi dell'arte della guerra e, in seguito, al confronto diretto e continuo con le esperienze delle aviazioni di altri paesi, avevano portato i responsabili militari francesi a concepire per l'arma aerea una dottrina di guerra che favoriva l'uso dei caccia e dei bombardieri (68). Sebbene le richieste francesi giungessero troppo tardi a Washington per vedere tale forza aerea realizzata ed impiegata nel conflitto, tuttavia contribuirono a spingere i responsabili politici, militari ed industriali americani, verso nuove idee e concezioni di quell'arma che, fino ad allora, non aveva ancora trovato una sua precisa e produttiva collocazione nell'ambito della strategia offensiva statunitense. La richiesta francese, caldeggiata dal pubblico e dalla stampa americana, portó quindi ad un notevole incremento nella produzione aeronautica nazionale, ma soprattutto stimoló i primi passi verso un chiarimento del ruolo e dell'uso della forza aerea.

Parallelamente a questi contatti in territorio americano, gli Stati Uniti inviarono in Europa, nel giugno del 1917, una loro rappresentanza, nota come *Bolling Mission*, dal nome del suo responsabile, con il preciso compito di osservare e di riferire in merito alle reali necessità tecniche aviatorie delle forze armate scegliendo, fra i numerosi tipi di velivoli utilizzati nel conflitto, quegli esemplari che l'industria aeronautica americana avrebbe poi prodotto e fornito agli alleati. Fu solo a questo punto che negli Stati Uniti ci si rese conto

---

(66) Il messaggio venne probabilmente ritoccato da qualche addetto presso l'ambasciata francese a Washington. Alcuni autori concordano quindi nell'interpretarlo cautamente non solo per via della definizione dei termini temporali — 1918 —, che lascia piuttosto perplessi, ma anche perché non vi fu una chiara definizione dei tipi di aerei richiesti; il documento pertanto, non sarebbe fondato su una dottrina, assente probabilmente anche all'interno delle forze francesi. Cfr. B. Davis, *op. cit.*, pp. 31-32 e H. M. Mason jr., *The United States Air Force*, New York 1976, p. 36.

(67) Secondo alcuni autori, fra i quali Burke Davis, dietro la richiesta francese di velivoli vi sarebbe stato proprio Mitchell, presente allora in Francia come osservatore presso le forze aeree europee. Cfr. B. Davis, *op. cit.*, p. 34.

(68) L'obiettivo prioritario francese era costituito dalla lotta contro la minaccia sottomarina tedesca, per cui ne derivò la richiesta di velivoli da bombardamento, a scopi deterrenti, in grado di allontanarla, ed un'altra, di second'ordine, di aerei per il collegamento lungo il fronte e per il supporto alle forze impegnate a terra. Cfr. I. B. Holley, *op. cit.*, p. 42.

unanimemente della inscindibilità esistente fra la necessità di giungere ad una più organica teorizzazione strategica e la necessità di pianificare la produzione industriale. A questo riguardo la *Bolling Mission* ebbe il merito di porre a confronto le cognizioni tecniche e dottrinali delle diverse aviazioni nazionali europee da essa contattate e di paragonarle a quelle americane. I risultati a cui pervenne furono, tuttavia, piuttosto limitati, soprattutto a causa della sua incapacità a redigere un programma coerente e in grado di definire alcuni principi strategici fondamentali sull'uso dell'arma aerea. La causa principale di questa lacuna potrebbe risiedere nella mancata individuazione di parametri dottrinali comuni fra le forze alleate, che si dimostrarono invece profondamente divise in materia aeronautica perché poste di fronte a differenti necessità. Inoltre, — e questa fu un'accusa rivolta in particolare ai responsabili del *War Department* — con la missione Bolling venne inviata in Europa una delegazione diplomatica, mentre il *Chief of AEF, Air Service* necessitava di tecnici ed operatori che gli permettessero di realizzare i suoi piani operativi.

Nell'insieme della pianificazione nazionale fatta dal *General Staff* nel 1917, l'aviazione deteneva ovviamente un ruolo di esclusivo appoggio tattico, che le forze dell'*Air Service* in dotazione all'*American Expeditionary Force* condussero per tutta la durata della partecipazione americana in Europa. Nel breve periodo di un anno, tuttavia, i responsabili militari dovettero ricredersi sul ruolo strategico dell'aviazione, con conseguenze, per il futuro delle forze armate americane, più di carattere dottrinale che operativo. A questa evoluzione contribuirono non solo le relazioni delle missioni diplomatiche, degli *attachès* militari e l'esperienza diretta sul campo di battaglia, ma anche il ruolo fondamentale svolto da William Mitchell nella pianificazione e nella realizzazione delle operazioni aeree dell'AEF.

2.4 William Mitchell sul fronte europeo

L'allora colonnello William Mitchell, che da tempo era incaricato ufficialmente come *aeronautical observer* in Europa, aveva inviato ai suoi superiori alcuni memorandum che riassumevano le sue preoccupazioni e in generale le sue opinioni sullo stato delle forze aviatorie alleate e la loro azione sui campi di battaglia. Questi rapporti indirizzati allora al *Chief of Staff* dell'AEF e primi di una lunga serie che Mitchell ebbe modo di redigere anche in seguito ai suoi lunghi soggiorni all'estero, si concludevano generalmente con il riconoscimento della necessità di un operato coordinato — forze armate, *War Department* ed esponenti politici — in modo da realizzare una organizzazione più efficiente della forza aerea per ottenere un impiego più efficace non solo nel corso della guerra combattuta in terra europea, ma anche nell'eventualità di conflitti futuri. Le richieste di Mitchell al governo americano poggiavano quindi su considerazioni dettate non solo dalla particolare situazione bellica contingente, ma anche dalla presa di coscienza che qualcosa doveva venir fatto per ridurre il *gap* tecnologico e dottrinale esistente fra gli Stati Uniti e gli altri paesi europei.

Nel suo scritto *Aviation Program in Europe, Exhibit "H", n. 8*[69] redatto in Francia nella primavera del 1917 Mitchell, indirizzandosi al *General Commanding Chief* e al dipartimento

---

(69) Il documento, disponibile presso la sezione manoscritti della Library of Congress di Washington, risulta composto da un insieme di piccoli rapporti — di una lunghezza non superiore alle due pagine — redatti in differenti date nel corso del soggiorno di Mitchell in Europa. Sicuramente fu cura dello stesso generale americano unire tutte le relazioni in un unico scritto, affiancate dalle opinioni personali di alcuni suoi superiori.

della Guerra americani richiedeva, in base alle esigenze belliche delle forze francesi, tre gruppi distinti di velivoli: *pursuit aviation* (aerei da caccia), *bombardment aviation* e *companies of balloonists* (per la ricognizione). Questa richiesta, sebbene espressa in termini molto sintetici, era tuttavia supportata da considerazioni di ordine strategico e tattico che derivavano dalla individuazione delle esigenze per un futuro impiego dell'arma aerea. Questo scritto rappresenta la prima vera ed organica enunciazione americana dei principi propri dell'arte della guerra aviatoria, sia per quel che concerne il suo impiego tattico, di supporto alle forze di terra e di mare, che di quello strategico, inteso come scontro fra le sole forze aeree indipendenti. Il rapporto venne redatto ovviamente sulla base delle esigenze belliche francesi e quindi rispecchiando considerazioni sull'arte della guerra proprie della cultura francese o comunque europea; Mitchell, tuttavia, le fece proprie e le presentò ai suoi superiori fermamente convinto dell'importanza e della necessità della loro applicazione.

«Basandosi sulla teoria che non si può prendere alcuna decisione a terra finché non si è presa una decisione per l'azione aerea, il General Staff francese ha chiesto che, oltre alle unità aviatorie che costituiscono una parte delle truppe americane destinate alla Francia, venga organizzato un numero consistente di gruppi aviatori destinati alle operazioni strategiche contro l'azione aerea e l'equipaggiamento nemico, posti a distanza dall'attuale fronte» (70).

L'enunciazione del principio *"no decision can be reached on the ground before a decision has been gained in the air", ("non si può prendere alcuna decisione a terra finché non si è presa una decisione per l'azione aerea")*, risultava rivoluzionaria per l'insieme della strategia di impiego di qualsiasi forza armata di un paese. Essa indicava certamente il superamento delle cognizioni belliche fino ad allora dominanti; ma in particolar modo testimoniava la volontà di affidare all'aviazione, con tutti i suoi limiti tecnici e di impiego che poteva ancora avere a pochi anni dalla sua invenzione, un ruolo di gestione e di controllo su tutto ciò che avveniva in superficie, sia in terra che in mare. Mitchell, infatti, oltre a ribadire il tradizionale impiego tattico dell'arma aerea (osservazione, ricognizione e attacco in volo degli aerei nemici), le conferiva anche il ruolo prettamente strategico del bombardamento dei depositi di materiale bellico nemico ubicati oltre le linee. L'applicazione di questo tipo di bombardamento richiedeva però l'impiego di ampie formazioni di aerei in un'azione indipendente da quella affidata alle unità dell'Esercito.

«Queste unità dovrebbero essere composte da formazioni da bombardamento e da caccia, e dovrebbero avere una loro missione indipendente, come ha fatto sino ad ora la cavalleria separatamente dalla cavalleria di divisione. Esse dovrebbero venir utilizzate per portare la guerra nel territorio nemico» (71).

Ad appena quattro anni dalla sua apparizione di fronte alla commissione del Congresso in cui sostenne la necessità di non dare all'arma aerea uno status indipendente dalle altre forze armate, Mitchell aveva cambiato radicalmente la sua posizione sostenendo che l'indipendenza fosse l'elemento fondamentale a garanzia del perfetto impiego aeronautico sul campo di battaglia o sui cieli delle nazioni nemiche.

«La fase strategica concerne l'attacco aereo a tutti i generi di materiale nemico al di là delle sue linee. Per avere successo, è necessario organizzare ampie unità combattenti di velivoli, separate da quelle direttamente dipendenti dalle unità dell'Esercito. È con questo tipo di aviazione (strategica) che gli Stati Uniti possono essere veramente d'aiuto e, siamo convinti, se utilizzata adeguatamente, avere una notevole importanza sulla decisione finale del conflitto più di qualsiasi altra arma» (72).

---

(70) Cfr. W. Mitchell, *Aviation Program in Europe*, 13 jun. 1917, p. 1.

(71) *Ibidem*.

(72) *Ibidem*, 15 jun. 1917, p. 1.

Queste poche righe riassumevano le linee strategiche essenziali per l'impiego futuro dell'aeronautica americana. Il principio secondo cui attraverso l'azione aerea era possibile decidere fondamentalmente il risultato finale del conflitto riconosceva all'aviazione un ruolo strategico dominante su quello delle altre forze armate nazionali. Questo principio rivoluzionò negli anni seguenti l'intera strategia militare non solo americana, ma di numerose altre potenze militari, all'interno delle quali si sarebbe ben presto avviato uno scontro di natura dottrinale con le altre forze armate, sia di terra che di mare.

Queste considerazioni derivavano dall'esperienza fatta sia come osservatore di cose aeronautiche, sia come ufficiale americano incaricato di avviare e mantenere i contatti con le forze alleate. Infatti, proprio a testimonianza degli incontri che Mitchell ebbe modo di fare in Europa, vi è un rapporto, in appendice al suo *Aviation Program*, redatto dal Major General del *Royal Flying Corps* inglese, Hugh Trenchard, datato 22 settembre 1916 e dal titolo *Future Policy in the Air*. Sicuramente Mitchell considerò opportuno unire questa relazione al suo memorandum al chiaro scopo di far conoscere ai suoi superiori come le altre nazioni concepissero l'uso strategico dell'arma aerea e come la utilizzassero già nel corso di quel conflitto.

Schematicamente, il generale inglese esponeva la sua opinione sull'arma aerea e quali dovessero essere i suoi compiti. Innanzitutto, essa doveva venir considerata come un'arma offensiva, e non come un mezzo di difesa contro gli attacchi in cielo e su terra da parte degli aerei nemici:

«È opinione ponderata fra i più competenti che l'aereoplano è un'arma offensiva e non difensiva. Muovendosi nello spazio illimitato del cielo, la difficoltà di un velivolo di scorgerne un altro, gli ostacoli posti dal vento e dalle nuvole, rendono impossibile per una unità aerea, per quanto siano abili ed attenti i suoi piloti, potenti i suoi motori e rapidi i suoi velivoli e numerose le sue formazioni, evitare che gli aerei nemici attraversino i confini se essi hanno l'iniziativa e la determinazione di farlo» (73).

Le esperienze di battaglie come quelle di Verdun e della Somme avevano dimostrato che una volta raggiunta la supremazia nell'aria *(supremacy in the air)* — attraverso una strategia fortemente aggressiva — veniva garantito alla forza aerea combattente il controllo sull'intero svolgimento dello scontro in superficie. Questo vantaggio si manifestò non solo nel corso del combattimento diretto, ma anche per via degli effetti psicologici che esercitò sulle forze di terra, in misura maggiore di quanto immaginato (74).

La breve analisi di Trenchard suggeriva concetti e principi di natura dottrinale fondamentali e che proiettavano verso il futuro l'intera impostazione strategica dell'arma aerea. Il contenuto del principio *superiority in the air* diverrà in seguito *control* o dominio dell'aria e caratterizzerà il dibattito interno alle forze aviatorie non solo americane ma, con il generale Giulio Douhet, anche italiane.

---

(73) Cfr. H. Trenchard, *Future Policy in the Air*, in W. Mitchell, *Aviation Program, op. cit.*, 1917, p. 1. Il concetto di arma offensiva per eccellenza superava quello di duello aereo che invece, paradossalmente, rimase dominante per l'intero svolgimento del conflitto. A tal proposito si pensi alla fama dei c.d. "assi", presenti in quasi tutte le aviazioni dei paesi belligeranti, derivante proprio dal combattimento diretto nei cieli.

(74) "La semplice presenza di un velivolo nemico nel cielo incute a coloro che sono a terra esasperanti presagi nei riguardi di ciò che quella macchina è in grado di fare (...). Una giusta politica, che dovrebbe guidare tutte le guerre nei cieli, dovrebbe essere quella di sfruttare l'effetto psicologico del mezzo aereo sul nemico, ma non permettere che esso lo effettui su di noi. Ciò può solo essere fatto attaccando e continuando ad attaccare". H. Trenchard, *op. cit.*, p. 2.

Il memorandum e i numerosi incontri che Mitchell ebbe con Trenchard indubbiamente lo stimolarono nella definizione di concetti e piani strategici totalmente nuovi che, a suo parere, dovevano essere alla base dell'azione futura dell'*Air Service*. Nel suo rapporto *Aviation Program*, Mitchell difese con ferma convinzione le sue tesi, frutto di un'analisi ponderata sull'impiego dell'aviazione in caso di guerra [75].

Una volta ricevuti i rapporti, il generale Pershing, comandante dell'AEF, riorganizzò l'*Air Service* sulla base di quei suggerimenti che in definitiva erano un compendio delle posizioni francesi, ma soprattutto inglesi, ed in parte delle intuizioni proprie di Mitchell. I problemi a cui andò incontro Pershing, come responsabile del contingente americano in Europa, furono di natura molteplice. Tuttavia, ciò che più lo preoccupò furono i complessi rapporti personali all'interno della forza aerea americana. Lo scontro non aveva ancora le caratteristiche del dibattito dottrinale dato che l'aviazione era ausiliaria — e lo sarebbe stata per l'intero svolgimento del conflitto — alle dipendenze delle forze di terra e di mare [76]. Tuttavia, nell'intero anno di permanenza in Europa, il comando dell'*Air Service* fu oggetto di un alternarsi di nomine e di una serie di scontri e di incomprensioni che videro frequentemente protagonista lo stesso Mitchell. L'apice della crisi avvenne con la nomina del generale Benjamin Foulois a capo dell'*Air Service* proprio al posto di Mitchell.

I litigi fra questi due ufficiali furono i primi di una lunga serie di contrasti che caratterizzarono la carriera del generale americano. Lo scontro nel corso del conflitto fu causato soprattutto da motivi di carattere organizzativo e solo in secondo piano da quelli di carattere dottrinale. Foulois, appena nominato *Chief of Air Service* giunse a chiedere la destituzione di Mitchell dal suo incarico a causa del suo atteggiamento capriccioso e irascibile. Mitchell, a sua volta, imputava al nuovo comandante una forte incompetenza e quindi l'incapacità di sostituirlo degnamente.

«Mentre Foulois — affermava Mitchell — formulava buoni propositi ed aveva avuto una qualche esperienza in campo aviatorio negli Stati Uniti, egli non aveva familiarità con quanto avveniva in Europa. Con molta rapidità, uomini competenti, che avevano imparato il loro mestiere affrontando il nemico, vennero deposti e le loro posizioni occupate da questi carpetbaggers» [77].

---

(75) "Le osservazioni precedenti si basano su uno studio accurato dei sistemi britannico e francese, così come applicati in Europa (...) questi dati non sono stati ottenuti sulla base di supposizioni, ma attraverso l'osservazione effettiva." *Aviation Program, op. cit.*, 1917, p. 2.

(76) Un esempio della prevalenza dell'impiego tattico su quello della forza strategica aerea è dato da questa tabella in cui vengono sintetizzati i vari programmi di riarmo dell'*Air Service, AEF* e che mostra i cambiamenti intervenuti nella composizione delle forze sul campo:

	Numero di Squadriglie			
	Caccia	Ricogniz.	Bombar.	totale
17 ott. 1917	120	80	60	260
9 apr. 1918	14	50	56	120
6 giu. »	120	40	101	261
23 lug. »	60	101	41	202
Totale	314	271	258	

Cfr. I. B. Holley, *op. cit.*, p. 49.

(77) Cfr. B. Davis, *op. cit.*, pp. 36-37. Il termine *"carpetbaggers"* nacque nel periodo immediatamente seguente la Guerra Civile, quando il Sud degli Stati Uniti, ormai coinvolto nella politica c.d. della Ricostruzione, venne letteralmente invaso da avventurieri e truffatori che girovagavano di città in città e, approfittando della situazione di miseria e sbando, compivano truffe nei confronti della gente del luogo. Elemento comune di questi avventurieri era dato dalla valigia, confezionata appunto con stoffa molto disegnata e colorata, simile a quella dei tappeti. Con il passare del tempo, questo termine venne a significare nel gergo comune "truffatore" ed "avventuriero".

Non era certo facile convivere con il carattere turbolento di Mitchell, il quale però garantiva ottimi risultati operativi, come ebbe modo di affermare il generale Arnold nella primavera del 1918 quando affermò: «*Mitchell ha impostato ottime relazioni con i francesi e gli inglesi (...) e senza mezzi finanziari è riuscito ad imporsi come leader della forza aerea americana (...). Foulois, con molti più studi, esperienza meccanica attenta e ragionata, datata dall'invenzione del primo velivolo dell'Esercito, ancora deve impostare questo tipo di contatti*»[78].

Queste dichiarazioni testimoniavano, contemporaneamente, i limiti caratteriali e le notevoli capacità intuitive, oltreché organizzative e di comando di Mitchell. Fu proprio per merito di queste competenze che la forza americana dell'*Air Service* fu in grado di sostenere prove molto impegnative nella realtà di un conflitto dove ciascuna forza armata dell'AEF, sia Esercito che Marina, sembrava perseguire un suo piano preciso ed autonomo.

Nel luglio del 1917, infatti, il presidente Wilson approvò una serie di progetti di legge volti ad aumentare notevolmente i sussidi governativi e a soddisfare la richiesta di nuovi velivoli in dotazione alle forze armate. La motivazione principale risiedeva, ovviamente, nella volontà di stimolare l'industria aeronautica americana che, in quegli anni, non era certo in floride condizioni rispetto a quelle dei paesi europei, avendo perso il primato tecnologico e non essendo, nel complesso, dotata di una buona gestione amministrativa. Con l'effetto propulsore dato dal conflitto, la produzione aviatoria americana iniziò a crescere notevolmente anche grazie alla scoperta di nuove tecniche ingegneristiche e ad una più oculata gestione amministrativa. Verso la fine del conflitto gli Stati Uniti avevano prodotto circa 11.000 aerei e la produzione era ovviamente destinata a salire. Un contributo fondamentale venne anche dai responsabili militari della pianificazione della produzione aeronautica. La diatriba che aveva caratterizzato i primi mesi del conflitto circa il problema della scelta fra una maggior quantità rispetto ad una migliore qualità dei velivoli prodotti, terminò a favore di una forza aerea qualitativamente superiore. Questa soluzione risultò tuttavia piuttosto impegnativa per gli Stati Uniti, in quanto richiedeva loro di sviluppare una forza aerea costantemente superiore in termini tecnici a quella del nemico; per questo motivo fu necessario uno sforzo continuo di progettazione aeronautica sempre all'avanguardia e a questo risultato contribuì soprattutto lo scambio di informazioni tecniche fra le forze alleate. Per l'intera durata del conflitto, solo la Marina riuscì ad attuare e ad espandere il suo programma di riarmo aereo, giungendo a chiedere a Washington una maggiore dotazione di velivoli allo scopo di istituire un proprio *bombing group,* separato dalle altre forze aeree dell'AEF. Questo fatto venne appreso con notevole disappunto da alcuni responsabili dell'AEF, fra cui Mitchell che vedeva in questa politica un segno tangibile della mancanza di un coordinamento nazionale delle forze armate e quindi uno spreco di energie umane e di denaro pubblico[79].

---

(78) *Ibidem.*

(79) "La Marina — affermava Mitchell — stava per condurre una sua guerra aerea in qualche luogo, nessuno sapeva esattamente dove. Questo atteggiamento significò appunto un tremendo spreco di denaro, uomini ed energia". La Marina americana, infatti riuscì a potenziarsi notevolmente ed operò con efficacia contro le basi di sottomarini tedeschi ubicate in Gran Bretagna, Francia e Italia. Il contingente di aviatori, alla fine del conflitto, consisteva di 17.524 unità su un totale di 37.409 uomini. Cfr. E. M. Coffmann, *op. cit.*, p. 197. Un esempio significativo del progresso dell'aviazione navale nel corso del conflitto è dato dalla sperimentazione di portaerei in cui la Marina americana si dimostrò notevolmente all'avanguardia, tanto che la Gran Bretagna, verso la fine del conflitto, ne commissionò un prototipo, ordine che tuttavia giunse troppo tardi per venir realizzato prima della fine della guerra. Cfr. T.H. Williams, *op. cit.*, pp. 391-392.

Infatti, nonostante gli sforzi di personaggi come il generale Pershing, tendenti a coordinare l'attività aviatoria americana nel corso del conflitto, la disparità di forze e le incomprensioni all'interno dell'AEF, fra quest'ultima e il *War Department* di Washington, e fra l'*Aircraft Production Board* e l'*Air Service,* crearono tensioni ed incomprensioni che avrebbero potuto effettivamente compromettere l'intera partecipazione aviatoria americana al conflitto. Se, tuttavia, vi furono delle vittorie, come quelle di St. Mihiel e della Meuse Argonne, ciò fu possibile grazie alla conoscenza strategica e tattica di personaggi come Mitchell e, soprattutto, grazie alla potenza e al numero dei mezzi impiegati nel corso delle operazioni.

Durante le battaglie di St. Mihiel (12 settembre) e della Meuse Argonne (26 settembre) del 1918, Mitchell ebbe modo di sperimentare quelle che erano le sue convinzioni di impiego della forza aerea, frutto della sua esperienza e degli incontri avvenuti nel corso del conflitto con altri rappresentanti delle forze aeree belligeranti. Al comando di una armata aerea internazionale (la *First Army Air Service*) composta da forze francesi, inglesi ed ovviamente americane [80], nettamente superiori in entrambi gli scontri a quelle tedesche, Mitchell condusse un'offensiva sulle forze nemiche applicando fino in fondo i principi di concentrazione delle forze e di attacco in massa [81], superando le difficoltà dovute a sfavorevoli condizioni atmosferiche e, soprattutto, ai limiti derivanti da una impostazione tattica che voleva che le forze aeree affiancassero le operazioni a terra [82].

Secondo Mitchell quelle battaglie confermarono le potenzialità offensive dell'aviazione e permisero di scoprirne fino in fondo le caratteristiche, come la sorpresa e la rapidità di azione, che fino ad allora erano state proprie della guerriglia. Si scoprì che quelle proprietà, appartenute sino ad allora ad una forza tattica esclusivamente terrestre e, per il più delle volte, poco armata, diventavano le caratteristiche più importanti dell'impiego dell'arma aerea, la forza tecnologicamente più avanzata. L'arma aerea garantiva la realizzazione totale ed effettiva di quella strategia che era stata del generale Sherman e che aveva come obiettivo quello di portare la guerra direttamente contro i centri dell'economia e contro la popolazione del paese nemico. La sorpresa e il bombardamento delle retrovie nemiche avevano lo scopo, oltre che di distruggere materialmente le forze avversarie, anche di annientarle moralmente. Per queste sue caratteristiche l'arma aerea giocava un ruolo fondamentale nel condurre e, soprattutto, nel concludere il conflitto. Come scrisse Mitchell nel suo *Memoirs of World War I: From Start to Finish of Our Greatest War: «Un volo sul fronte mi diede la chiara impressione di come fossero disposte le forze più di numerose ispezioni sulla superficie. Un fatto significativo a mio parere era che noi potevamo attraversare le linee delle forze sul campo*

---

(80) Per quel che concerne la composizione della forza aerea comandata da Mitchell si veda R. F. Weigley, *op. cit.*, 1977, pp. 224-225.

(81) Trapier Lowe *(op. cit.*, pp. 82-83) afferma che lo schema tattico utilizzato da Mitchell ricalcava quello già utilizzato dai tedeschi nel marzo dello stesso anno e che si fondava esclusivamente sul principio proprio della concentrazione delle forze e dell'attacco in massa; ciò dimostrerebbe che Mitchell non fu mai l'artefice, nel corso del conflitto, di strategie originali, ma sempre copiate o suggerite dalle esperienze di altre forze aeree coinvolte.

(82) Il più noto biografo di Mitchell, Alfred F. Hurley, nel suo *Billy Mitchell, Crusader of Air Power,* New York 1964, p. 36, afferma che Mitchell esagerò notevolmente le relazioni sulle battaglie di St. Mihiel e della Meuse Argonne, in quanto, ad una analisi più approfondita e in base anche ad altre testimonianze, l'impiego dell'arma aerea non ebbe quei disastrosi effetti sulla popolazione dei villaggi e delle città nemiche, e non vi fu altro che un uso dell'aviazione tattica già sperimentato dalle forze aeree degli altri paesi. Per un'analisi dettagliata delle operazioni si veda invece B. Davis, *op. cit.*, pp. 39-43.

in pochi minuti sui nostri aeroplani, proprio là dove le forze di superficie erano state bloccate nella lotta, immobili, senza alcuna possibilità di avanzare, per tre anni (...). Essi non avanzarono per nulla, fino a che la guerra finì» (83).

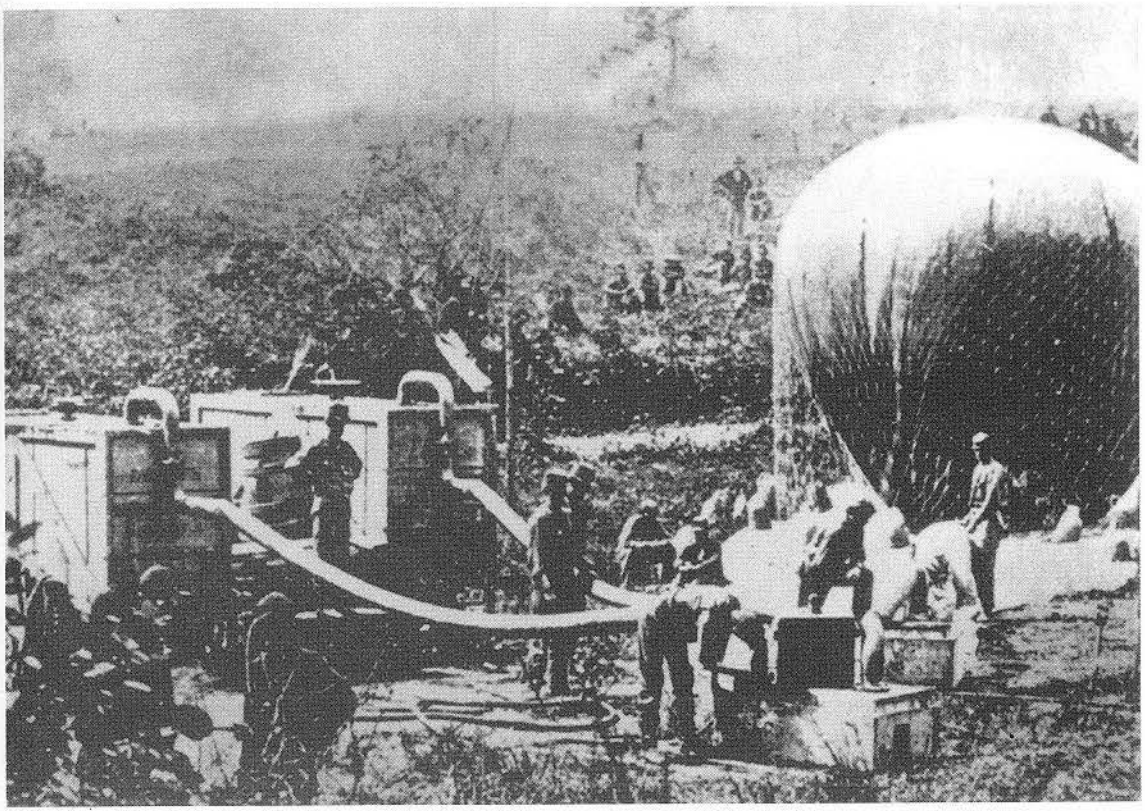
La breve, ma intensa, partecipazione americana al primo conflitto mondiale aveva rivelato agli Stati Uniti che non era più sufficiente e nemmeno proponibile pensare di difendere il territorio nazionale con la semplice applicazione della dottrina vigente sino ad allora. Come Mitchell aveva già avuto modo di spiegare ai suoi superiori e come in seguito espose al resto del pubblico americano, gli Stati Uniti, con l'avvento dell'arma aerea, non godevano più della sicurezza derivante dal loro isolamento. Era infatti giunto il momento di dotare la nazione non solo di un armamento quantitativamente superiore (come dettato dalla dottrina del *sea power*), ma anche di dottrine che garantissero il massimo dello sfruttamento potenziale offensivo e difensivo della nuova arma aerea. Mai come allora ciò apparve fondamentale per la sopravvivenza del paese. Tuttavia, di questo fatto erano consapevoli, oltre Mitchell, pochi altri responsabili militari e politici della nazione, come dimostrarono i termini dell'*Army Reorganization Act* del 1920 che riconfermavano praticamente i ruoli dominanti della Marina e dell'Esercito nell'intera pianificazione nazionale, riservando ancora all'aviazione il ruolo secondario di forza ausiliaria.

La guerra tuttavia aveva mostrato l'importanza di una adeguata organizzazione interna alle forze armate: i responsabili militari americani si resero conto infatti della necessità di dotarsi anche di una struttura informativa che li avvicinasse e li mettesse al corrente della realtà militare presente nelle altre nazioni. Infatti, dovevano dotarsi di una migliore struttura decisionale interna, più organica e coordinata. Come Emory Upton qualche decennio prima, anche Mitchell si rese conto, attraverso l'esperienza europea e il confronto con le altre nazioni, che gli Stati Uniti dovevano rivedere totalmente la loro organizzazione militare nazionale. Tuttavia, proprio in quegli anni, per i motivi che verranno analizzati in seguito, si rafforzarono sempre più le posizioni di coloro che ancora sostenevano la necessità per gli Stati Uniti di seguire l'impostazione mahaniana di *sea power*: solo una Marina forte, in possesso del controllo e del dominio del mare sarebbe stata in grado di difendere le coste nazionali ed attaccare là dove essa fosse stata chiamata ad intervenire.

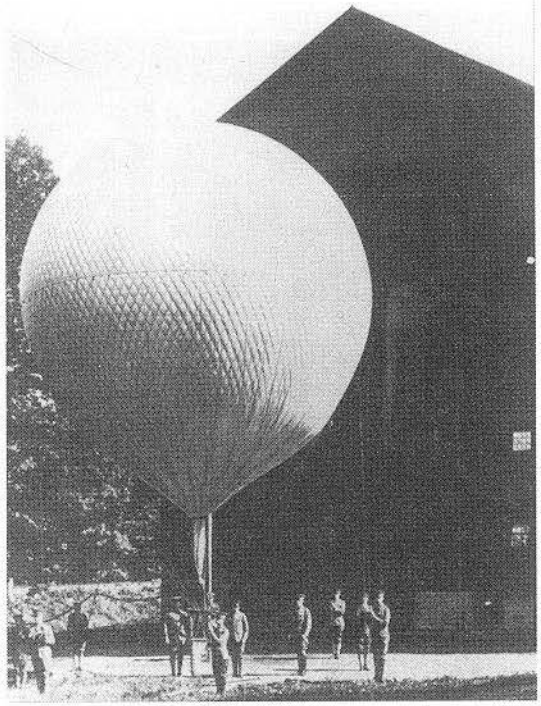
Ciononostante, William Mitchell si preoccupò di risvegliare l'interesse dei suoi colleghi ufficiali, come dei politici e del pubblico americano, per una riforma più radicale, in un'èra in cui il forte militarismo, presente in pressoché ogni nazione europea ed asiatica, rendeva pericolose e fuori da ogni logica di sicurezza nazionale le posizioni isolazionistiche della maggioranza del popolo americano.

---

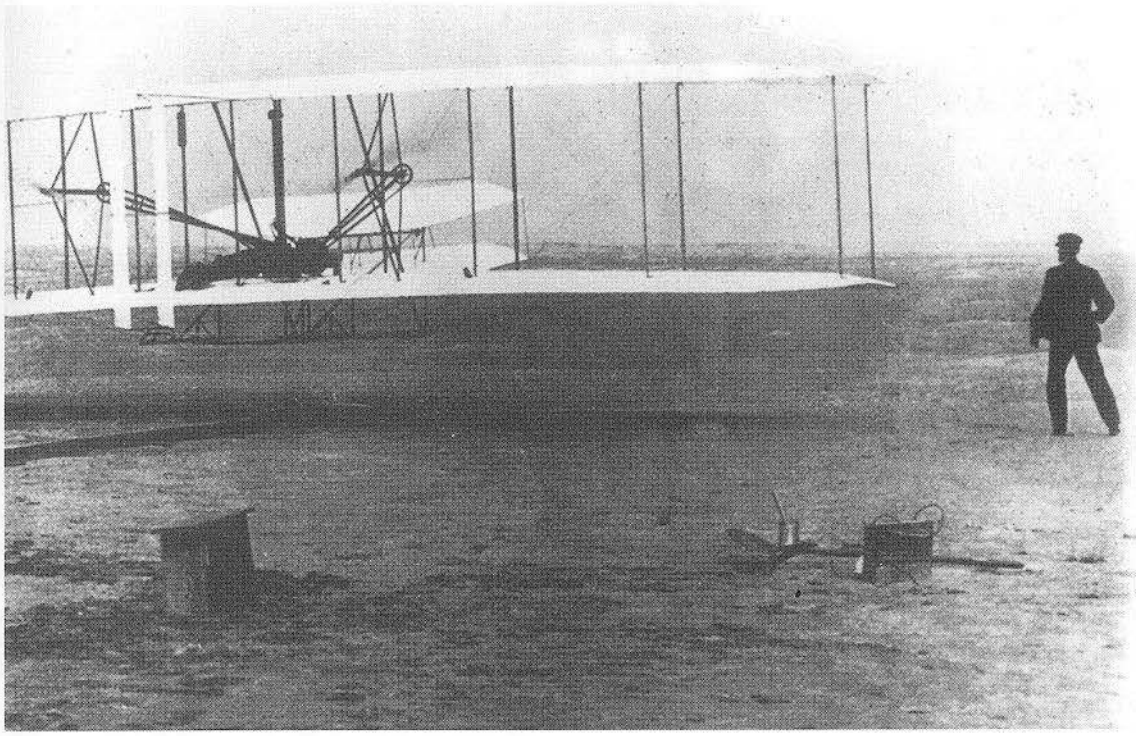
(83) Cfr. W. Mitchell, *Memoirs of World War I. "From Start to Finish of Our Greatest War"*, New York 1960, p. 59.



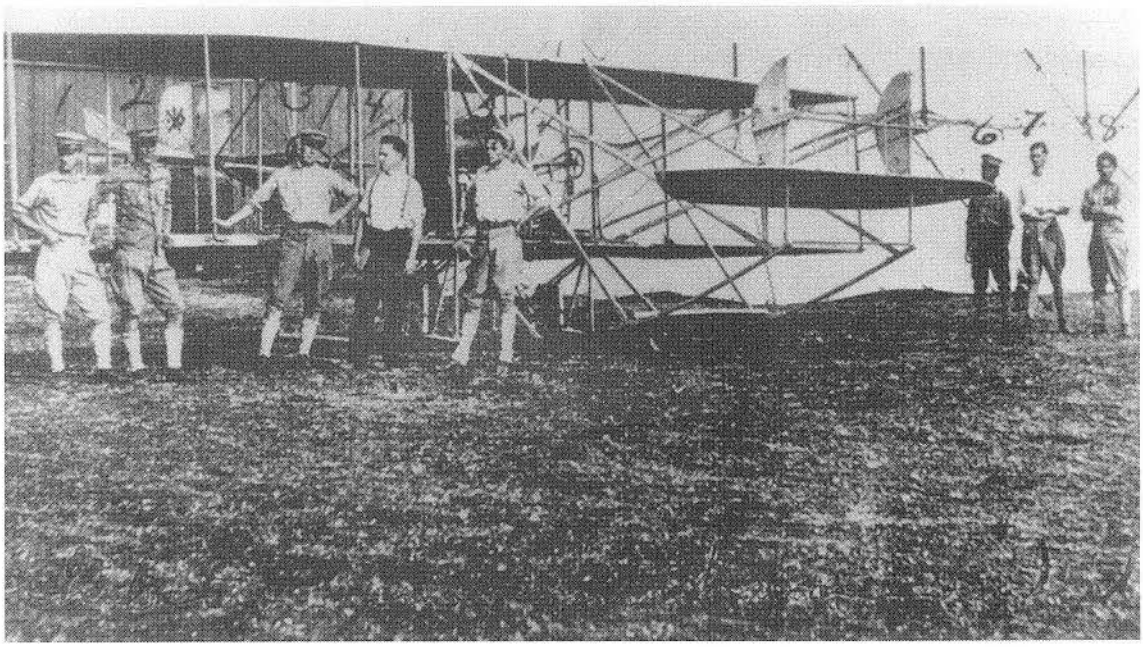
Guerra Civile Americana - Primo impiego bellico del pallone "Intrepid" da parte dei soldati dell'Unione - *"Pictorial History of the USAF" di David Mondey.*



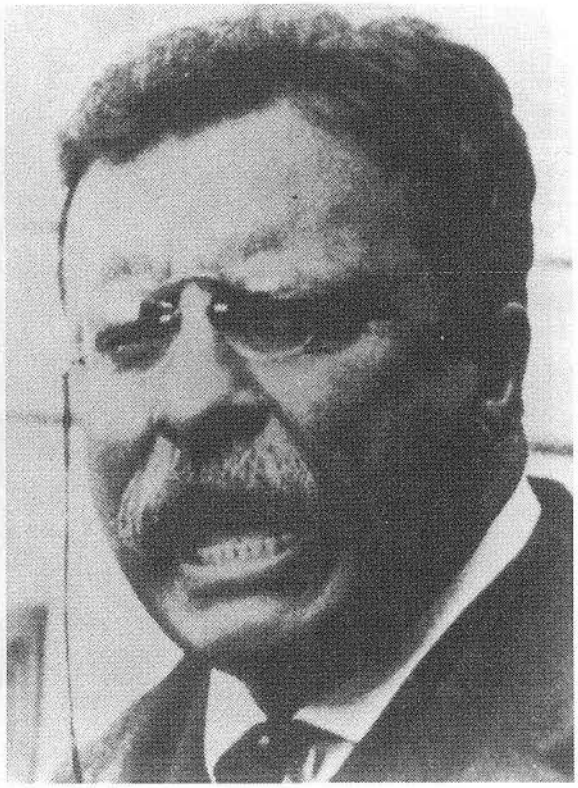
1908, Fort Myer (Virginia) - Preparazione di un pallone aerostatico dell'US Army's Signal Corps. *"Pictorial History of the USAF" di David Mondey.*



17 dicembre 1903, Kitty Hawk - Wilbur e Orville Wright con il "Flyer", primo aereo a motore della storia dell'Aviazione. *"Pictorial History of the USAF" di David Mondey.*



1909, Fort Myer - aeroplano Wright Type B, il primo con carrello di atterraggio *"Pictorial History of the USAF" di David Mondey.*

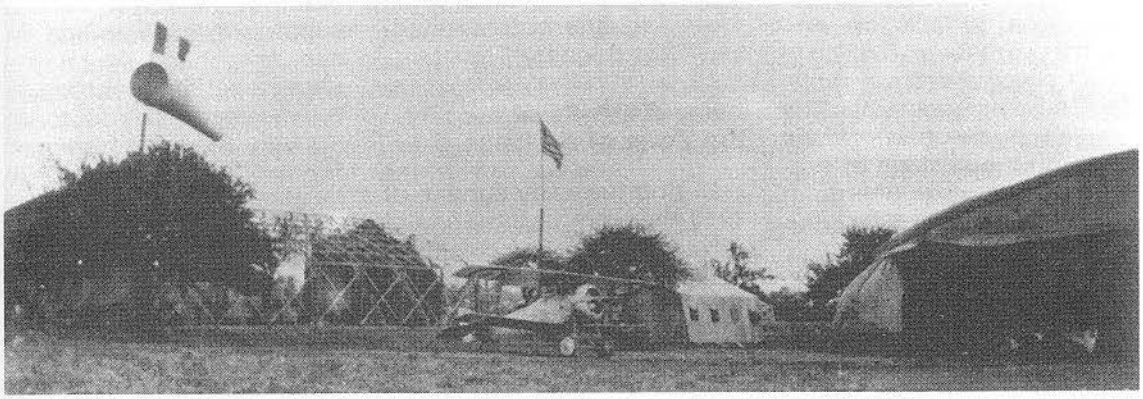


Theodore Roosevelt, il Presidente che propugnò l'espansionismo economico degli Stati Uniti. *"20° secolo - Storia del mondo contemporaneo", Mondadori*

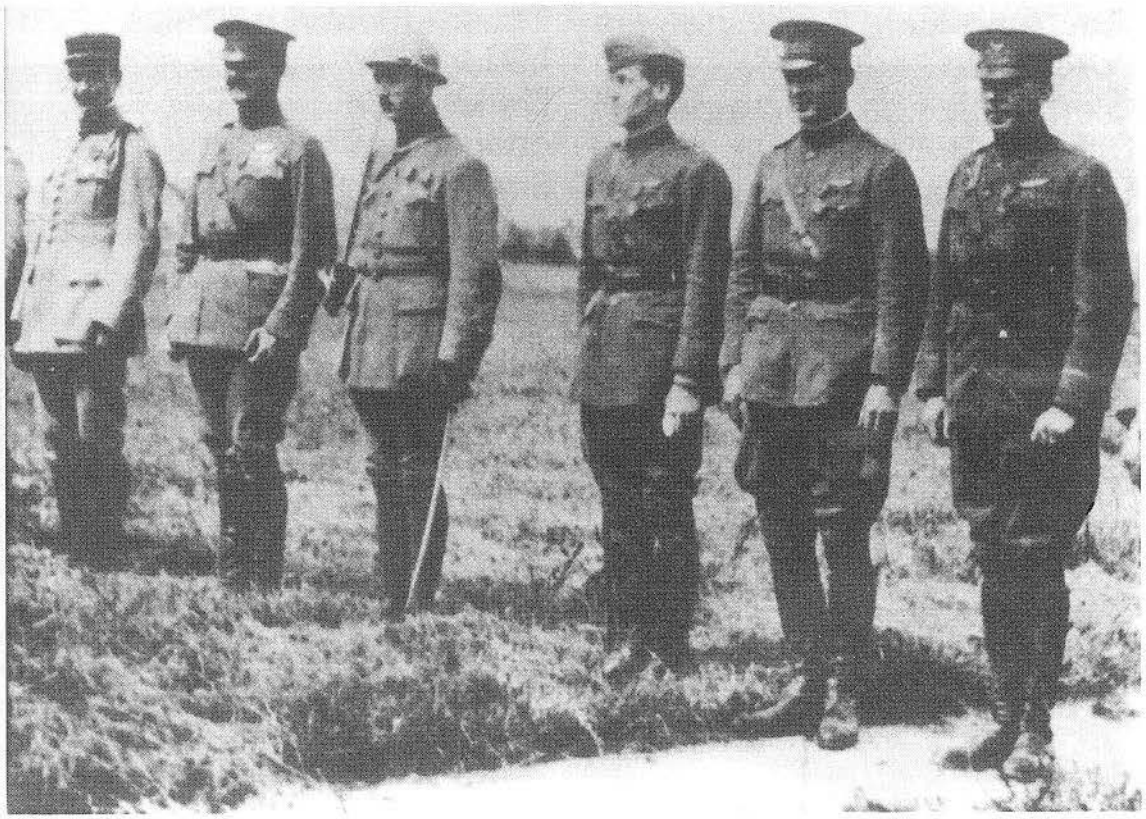
Woodrow Wilson, Presidente degli Stati Uniti durante gli anni formativi dell'Aviazione militare. *"The U.S. Air Service in World War I", Office of Air Force History.*

Generale J.J. Pershing, Comandante del Corpo di Spedizione degli Stati Uniti in Francia. *"Storia fotografica della 1ª G.M." di G.D. Sheffield.*

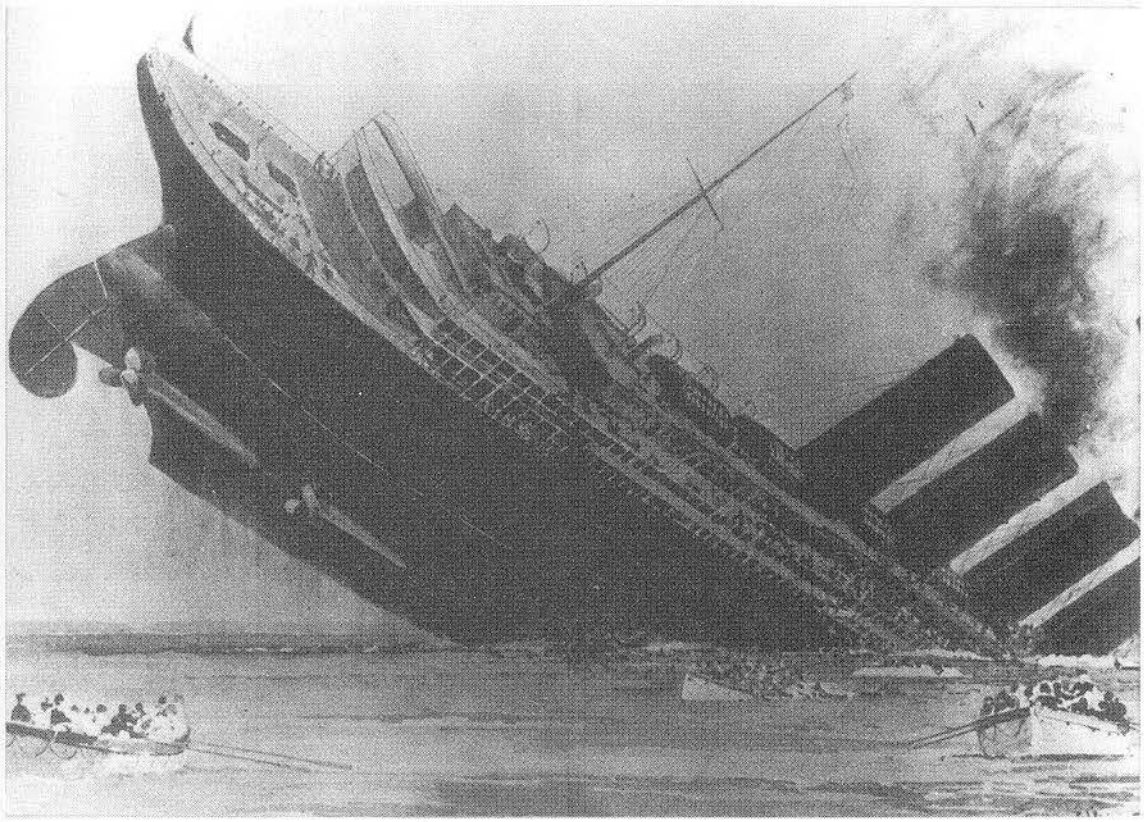
1918, Colombey-Les-Belles, Francia - Gen. Benjamin D. Foulois. *"Pictorial History of the USAF" di David Mondey.*



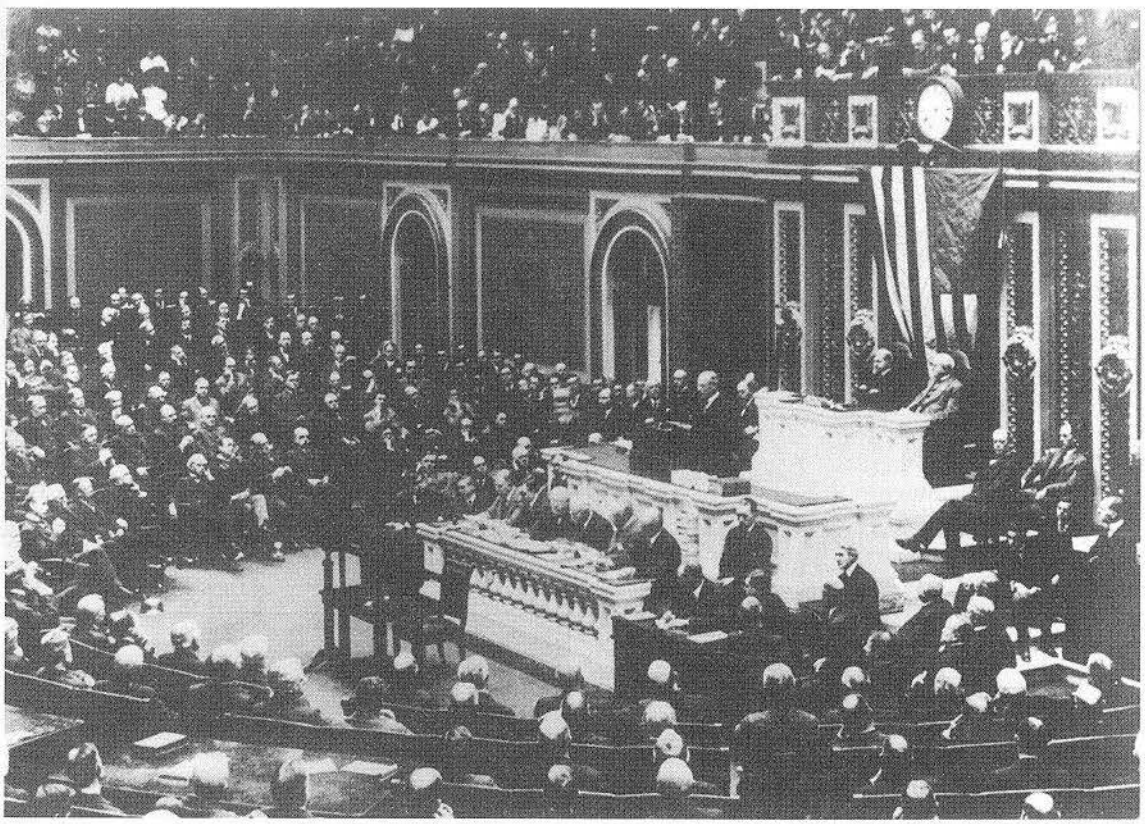
Aeroporto di Ham - Gli hangar della squadriglia Lafayette. *"The U.S. Air Service in World War I", Office of Air Force History.*



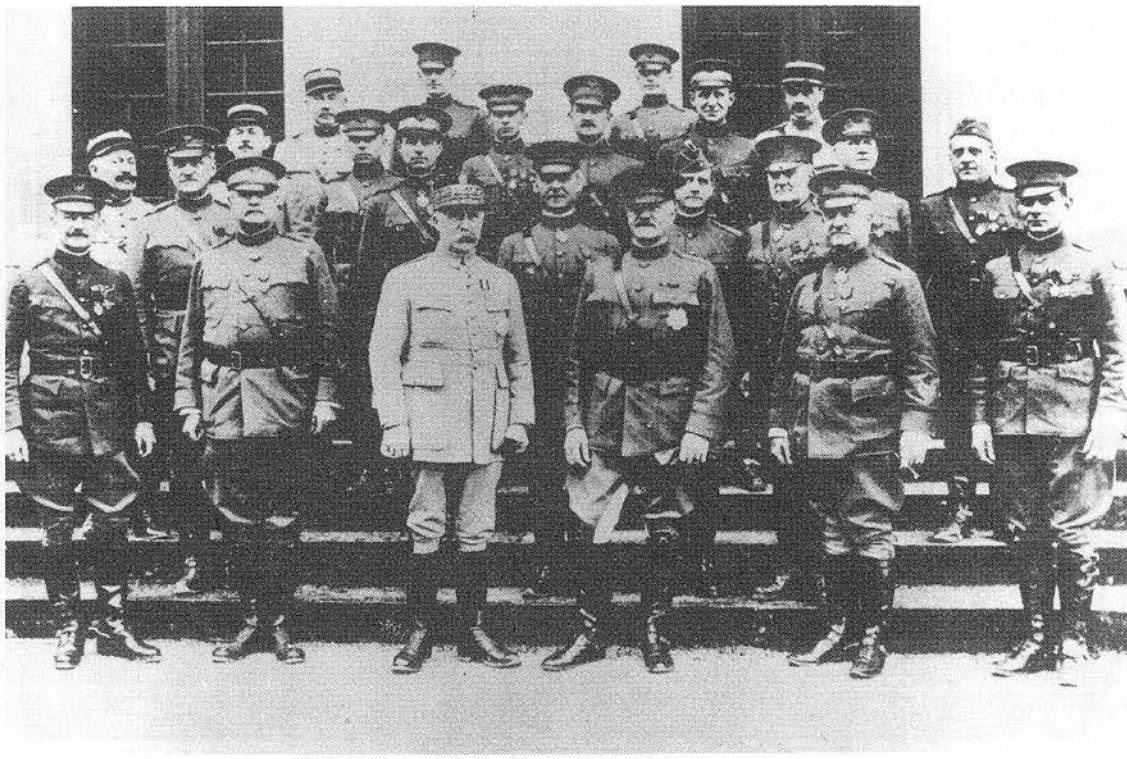
Consegna delle decorazioni ad alcuni ufficiali del 103° Squadrone, già Squadriglia Lafayette. *"The U.S. Air Service in World War I", Office of Air Force History.*



7 maggio 1915, Irlanda - L'affondamento del transatlantico inglese "Lusitania". *"Storia fotografica della 1ª G.M." di G.D. Sheffield.*



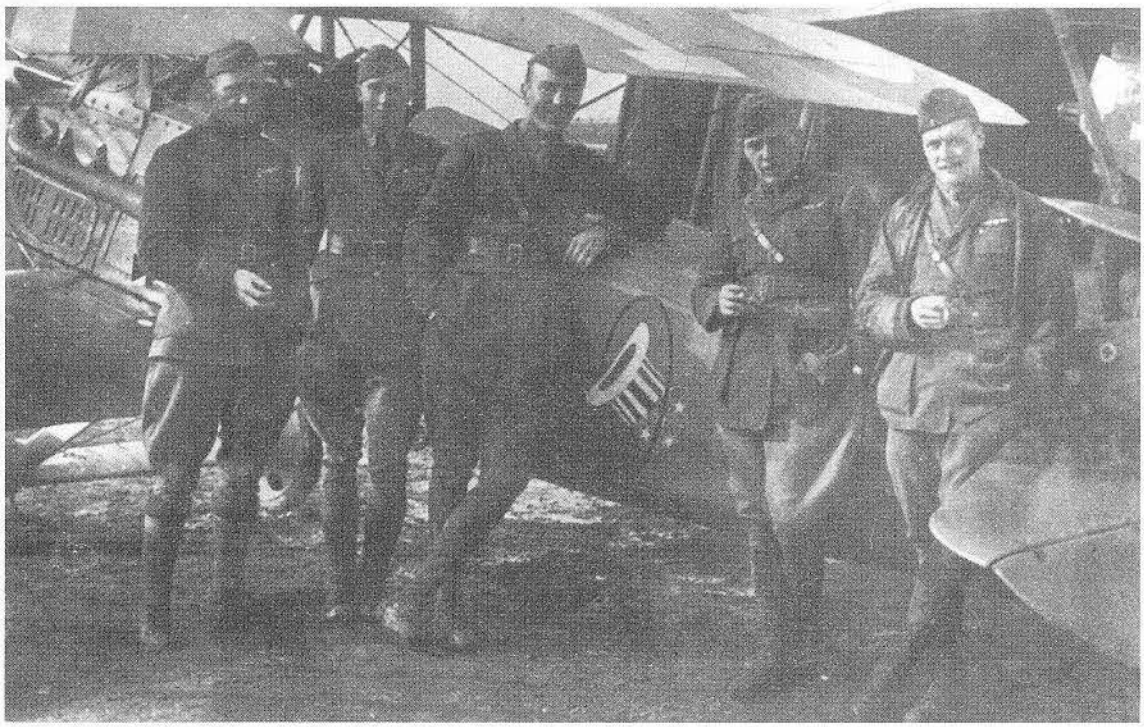
Aprile 1917, Washington - Il Presidente degli Stati Uniti Wilson annuncia al Congresso la rottura delle relazioni diplomatiche con la Germania. *"Storia fotografica della 1ª G.M." di G.D. Sheffield.*



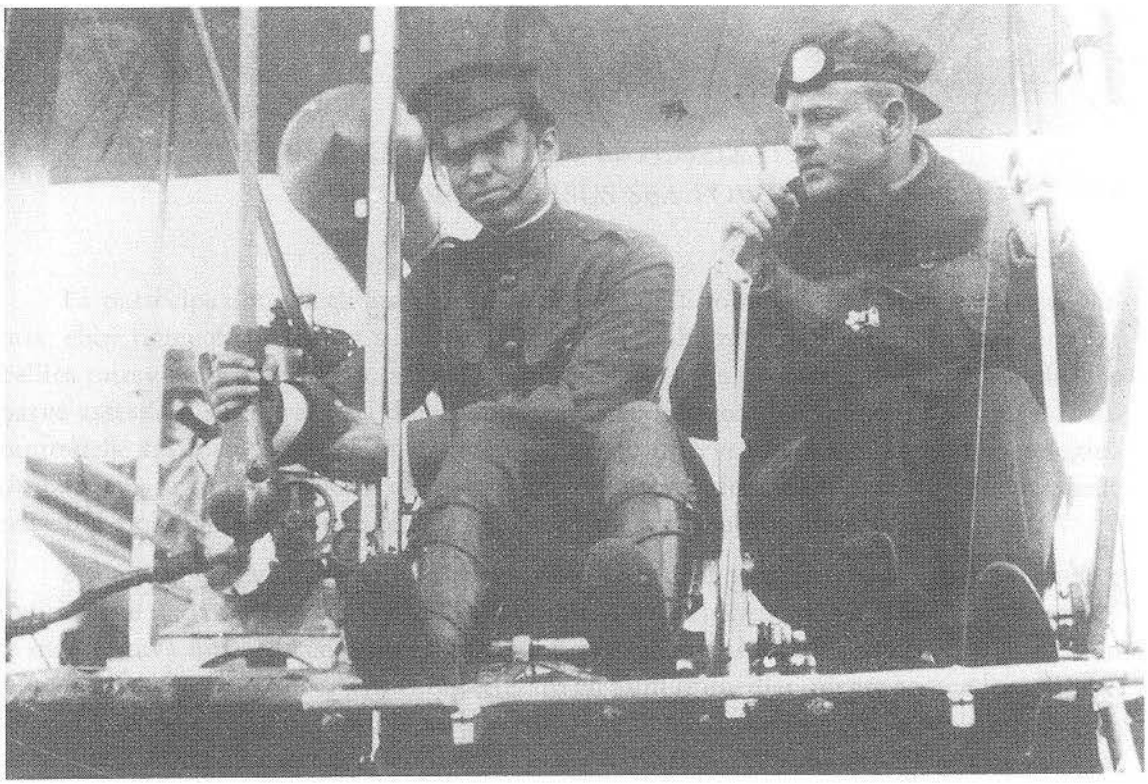
Francia. Il Gen. John J. Pershing ed il suo staff. Si vede il Colonnello Mitchell alla destra di Pershing, sopra il Generale francese. *"Billy Mitchell" di Alfred F. Hurley.*

Primi decorati al V.M. italiani. *"Istruzione di allievi piloti americani in Italia nella Prima Guerra Mondiale", SMA - Ufficio Storico.*

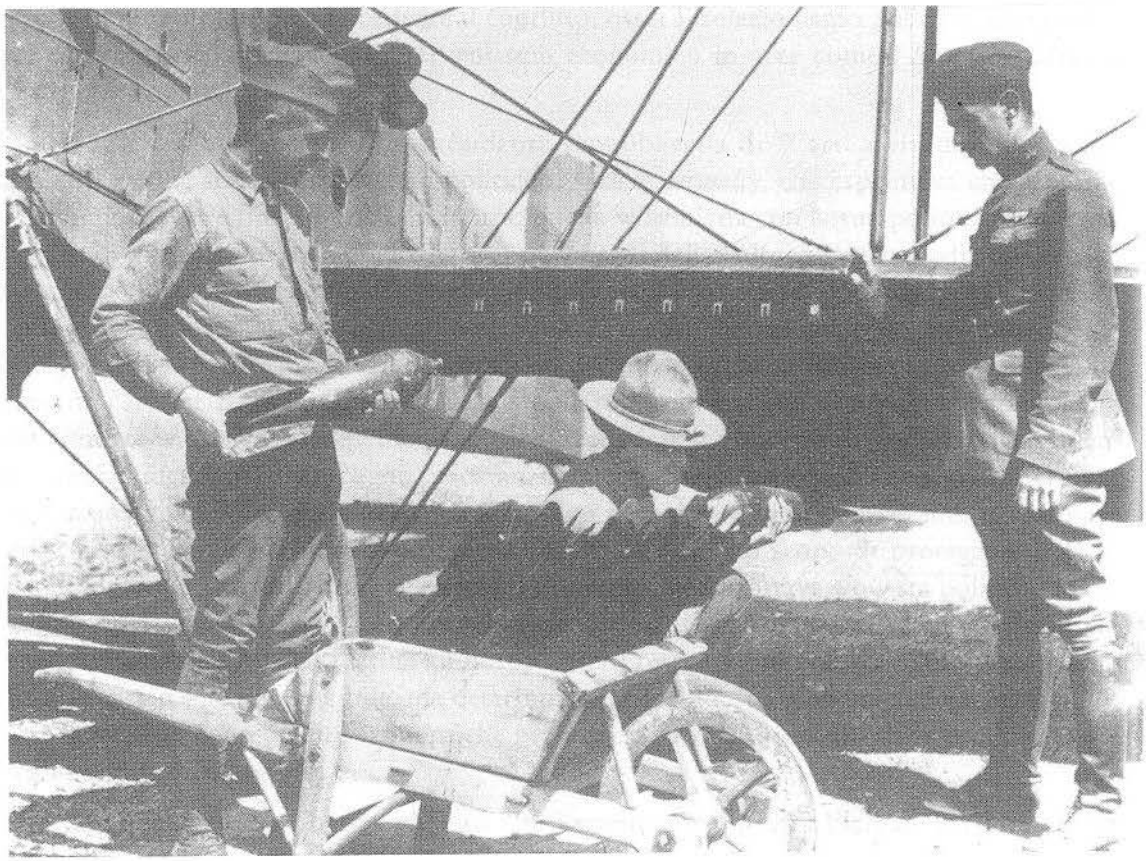
1918, Francia. Membri dell'11° Squadrone Aereo dell'Air Service posano accanto ai loro DH-4. *"A History of the United States Air Force" di Alfred Goldberg.*



Alcuni piloti del 1° Squadrone addestrato in America: il "94th Pursuit Squadron". *"A History of the United States Air Force" di Alfred Goldberg.*



Gennaio 1911, San Francisco, California. Phillip O. Parmalee ed il Ten. M.S. Crissy in un aereo Wright si preparano al lancio della prima bomba dell'Air Corp. *"Pictorial History of the USAF" di David Mondey.*



Operazioni di caricamento bombe. *"A History of the United States Air Force" di Alfred Golberg.*

CAPITOLO 3

IL PENSIERO DI WILLIAM MITCHELL, 1919-1924. AIR POWER VERSUS SEA POWER

La partecipazione degli Stati Uniti al primo conflitto mondiale, seppur di breve durata, ebbe notevole incidenza sulla vita politica ed economica nazionale. Quell'esperienza bellica tuttavia non sembrò portare alcun mutamento nella politica militare nazionale, che parve assestarsi sui parametri dominanti nei decenni antecedenti il conflitto, quasi incurante delle trasformazioni che nel frattempo erano intervenute sia in campo tecnologico (in particolare con la scoperta del mezzo aereo) che in quello della interdipendenza nelle relazioni politiche ed economiche fra gli stati della comunità mondiale.

Fu così che le vicende militari degli anni '20 furono caratterizzate da una duplice politica che se da un lato riconfermava il dominio del principio di *sea power,* parallelamente manifestava una crescente preoccupazione, rivelatasi poi fondata, circa il rischio di un ritorno alla *naval race* che aveva caratterizzato gli anni immediatamente antecedenti il conflitto. Lo scopo di questo capitolo sarà quello di analizzare quali furono il ruolo e l'operato di William Mitchell come teorico dell'*air power* dalla fine della sua esperienza in Europa, al seguito dell'AEF, fino ai primi anni '20: fu proprio quello il momento in cui l'intera politica americana, soprattutto quella diplomatica ed economica — ad eccezione del breve periodo dell'ultima presidenza Wilson — sembrò muoversi sugli obiettivi che avevano caratterizzato il periodo antecedente il conflitto, ossia l'isolazionismo politico, soprattutto nei confronti dell'Europa, e l'interventismo economico in aree come l'America latina e l'Estremo oriente.

Non a caso, nel corso della presidenza repubblicana di Warren Harding dei primi anni '20, venne scelto come slogan politico il *back to normalcy,* che esprimeva chiaramente la volontà di porre fine ad una esperienza, quella wilsoniana con la sua politica diplomatica e i suoi progetti internazionalistici troppo lontani dalla cultura e dalla tradizione americane: la politica estera nazionale doveva, infatti, tornare ad essere subordinata agli interessi e alle priorità interne proprie degli Stati Uniti. Fu così che nel corso delle presidenze repubblicane i rapporti internazionali degli Stati Uniti poggiarono su quei presupposti che avevano caratterizzato la "diplomazia del dollaro", sebbene con una nuova terminologia che annoverava fra gli altri principi, oltre al tradizionale concetto di "non coinvolgimento", anche quello di "disimpegno". Sostanzialmente il *back to normalcy* voleva riconfermare ancora una volta il desiderio della classe politica dominante americana di non partecipare attivamente alla vita diplomatica internazionale, se non allo scopo di proteggere il commercio e gli interessi americani all'estero. Il principio che sottostava a questa politica, quello appunto del "disimpegno", comportava essenzialmente la volontà di estendere la diplomazia taftiana dall'America latina all'Europa. Per i responsabili politici ed economici americani, ciò non solo era possibile, ma determinante per il futuro economico degli Stati Uniti, viste le terribili conseguenze economiche per i paesi europei derivanti dalla esperienza del primo conflitto mondiale.

Con quella guerra, invece, gli Stati Uniti erano diventati il principale paese creditore del mondo, spodestando la Gran Bretagna da quello che per oltre un secolo era stato il suo

ruolo di potenza economica e finanziaria egemone sul resto della comunita mondiale [1]. Da quel momento, infatti, le scelte degli Stati Uniti in campo economico divennero fondamentali e strategicamente determinanti il ruolo della nazione sulla scena internazionale, in misura maggiore di quelle politiche. Tutto ciò aveva un che di paradossale per una nazione, come quella americana, i cui obiettivi consistevano nel disimpegno politico e nel protezionismo economico e che invece si trovò coinvolta, con un ruolo di potenza egemone, nell'evoluzione del sistema economico e politico mondiale [2].

Questa contraddizione di fondo nella gestione politica repubblicana può venir interpretata in diversi modi. Per uno studio come questo, sulla storia militare di quella nazione negli anni '20, la spiegazione più plausibile è che venne data maggior importanza agli aspetti economici interni ed internazionali, rispetto a quelli politico-diplomatici dato che, presso i responsabili governativi, come pure presso il pubblico americano, non vi erano in realtà preoccupazioni di natura strategica e di sicurezza militare. In effetti, nessuno dei capisaldi della politica estera americana, come i principi della dottrina Monroe o l'esclusivo controllo statunitense del canale di Panama, erano minacciati da parte di nazioni straniere. La Germania era uscita dal conflitto sconfitta e debellata, la Gran Bretagna (come pure la Francia) vincitrice, ma indebolita politicamente ed economicamente, mentre il Giappone, che costituiva certo un pericolo per gli interessi americani in Asia ed in Estremo oriente, non minacciava, almeno per il momento, la sicurezza e il territorio continentale americano. Per i rappresentanti politici statunitensi, in particolare per i repubblicani, non vi era alcun pericolo né per le coste né per il territorio nazionale, almeno non più di quanto ve ne fosse stato fino agli anni antecedenti il primo conflitto mondiale. Per costoro, tuttavia, sussisteva una differenza rispetto a quel periodo: se all'inizio del XX secolo era parso inevitabile ai responsabili politici ed economici americani imporre al resto della comunità mondiale l'immagine di una nazione ricca e potente, anche attraverso una forte struttura navale militare, nei primi anni '20 — forse anche per influenza dell'esperienza wilsoniana — l'obiettivo era quello di dare l'immagine di una nazione desiderosa di ordine politico ed economico, pacifico e stabile. Questi fattori di certo costituivano i presupposti fondamentali per la crescita e lo sviluppo del commercio e dei flussi di capitali fra gli Stati Uniti e il resto del mondo, con le inevitabili conseguenze di accrescere la ricchezza e il benessere nazionali. Gli Stati Uniti degli anni '20 consideravano, quindi, remota se non del tutto improbabile, l'eventualità di un altro coinvolgimento in un conflitto al di fuori del territorio nazionale. Pertanto, in assenza di qualsiasi minaccia alla loro sicurezza, gli Stati Uniti attribuirono in quegli anni maggior importanza alle variabili economiche ed agli interessi privati delle grandi *corporations* e dei gruppi finanziari allora emergenti.

I rappresentanti politici nazionali, infatti, anche come reazione alla passata esperienza progressista, seguivano allora una politica totalmente liberista: essi erano convinti che il liberismo economico non minacciasse affatto, ma al contrario rafforzasse, le istituzioni politiche altamente democratiche e i valori — come l'individualismo e il diritto alla felicità

---

(1) Cfr. M. De Cecco, *Moneta e Impero*, Torino 1979.

(2) Per una sintesi delle relazioni fra Stati Uniti ed Europa alla fine del conflitto, sia per quanto riguarda i progetti di ricostruzione sia, in generale, l'intera impostazione delle relazioni economiche, si veda L. R. Gelfand, *Herbert Hoover, the Great War and Its Aftermath, 1914-1923*, New York 1979, pp. 143-206 e i notevoli riferimenti bibliografici.

— propri della cultura e delle tradizioni americane. L'intervento su variabili economiche rilevanti e il perseguimento di specifici interessi costituivano gli strumenti più idonei al rafforzamento di quella intelaiatura *legalist-moralist* che affermava appunto la superiorità di quei valori e di quelle istituzioni. Non deve quindi meravigliare il fatto che in quel periodo si manifestasse un maggior interesse per i problemi economici nazionali sempre più condizionanti l'intera vita politica, interna ed internazionale, oltreché militare, degli Stati Uniti [3].

Il pensiero militare, infatti, in particolare quello ufficiale di organismi quali il *General Board* e il *Joint Board,* espresse strategie nazionali sulla base di considerazioni di carattere strettamente economico. Come era avvenuto già prima del conflitto, la Marina americana ribadì quei principi mahaniani che volevano gli Stati Uniti forti e potenti economicamente anche in territori d'oltreoceano. Per ottenere tutto ciò divenne comunque necessario individuare un potenziale nemico da porre come giustificazione alle richieste per una politica di riarmo che contrastava nettamente con i principi di ordine politico ispirati alla pacifica convivenza, difesa appunto dai rappresentanti politici nazionali. Il nemico venne quindi astrattamente individuato nel Giappone [4]; esso costituiva una minaccia non tanto per il territorio nazionale, quanto per l'intera strategia americana nel Pacifico. Sebbene gli Stati Uniti non seguissero più, almeno nelle intenzioni, obiettivi di espansionismo territoriale, la politica di riarmo navale che il Giappone aveva intrapreso veniva interpretata dalle autorità americane come un pericoloso rafforzamento del potenziale nemico della *western civilization*. Era quindi opinione dei maggiori esponenti militari americani che gli Stati Uniti dovessero perseguire la "missione" suprema di porsi come i veri paladini difensori della cultura occidentale — e in particolare della dottrina dell'*open door* — nelle acque del Pacifico e nei territori asiatici perché, almeno per il momento, nessuna altra nazione europea poteva in realtà opporsi efficacemente alla potenza giapponese. Tuttavia, non sarebbero passati molti anni che proprio le deboli nazioni europee si sarebbero rafforzate militarmente, soprattutto in campo navale, dando vita ad una *naval race* di dimensioni mondiali. Questa irrefrenabile corsa al riarmo, supportata dai movimenti politici reazionari affermatisi in Italia, in Germania e in Giappone, avrebbe rappresentato in seguito il pericolo reale per le istituzioni democratiche tradizionali degli Stati Uniti. Fu proprio il timore di non essere in grado di porre una adeguata difesa contro il potenziamento

---

(3) Cfr. M. P. Leffler, *1921-1932, Expansionist Impulse and Domestic Constraint*, in W. M. Becker, S. F. Wells (ed.), *Economics and World Power*, New York 1984, p. 226.

(4) Né i politici né i responsabili americani temevano alcuna conseguenza dalla rivoluzione bolscevica del '17. Proprio perché coinvolta in una guerra civile, l'Unione Sovietica era ancora troppo debole per costituire un pericolo per la sicurezza nazionale americana. L'unica vera ed imminente minaccia era rappresentata dalla nazionalizzazione delle proprietà americane presenti sul territorio non solo sovietico, ma di tutte quelle nazioni in cui si stavano manifestando movimenti rivoluzionari nazionalistici, dal Medio oriente all'America latina. La "salvaguardia dei diritti di proprietà contro la nazionalizzazione (confisca)", costituiva l'obiettivo prioritario per il governo repubblicano americano. Il maggior pericolo derivante dalle rivoluzioni era quindi costituito esclusivamente dal fattore ideologico: la difesa del diritto alla proprietà e l'avversione nei confronti delle dottrine e dei movimenti rivoluzionari, divennero in tal modo parte integrante dello sforzo americano di divulgare i principi tradizionali, democratici e liberali propri degli anni '20. Questa lotta assunse connotati a volte molto violenti come testimoniarono le lotte sociali combattute all'interno degli Stati Uniti proprio in quegli anni. Le dure repressioni di cui fu vittima il movimento operaio sindacale e la "caccia alle streghe" condotta contro elementi anarchici potrebbero venir interpretate come la vera guerra che i responsabili politici statunitensi intrapresero contro il "nemico bolscevico" in terra americana.

delle politiche militari di diverse nazioni ad indurre gli Stati Uniti, sulla base della esperienza wilsoniana passata e in contrasto con il principio del *back to normalcy,* a lanciare la proposta di conferenze internazionali per giungere ad accordi sulla limitazione degli armamenti. La Marina tornava, dunque, ad assumere un ruolo fondamentale sia nel processo di formazione che di attuazione del pensiero strategico offensivo e difensivo nazionale; all'Esercito, come era accaduto sino ad allora, veniva riconosciuto sì un ruolo nella difesa nazionale, ma secondario rispetto a quelle che sarebbero state le esigenze di un futuro conflitto, combattuto molto probabilmente sugli oceani o nei territori americani d'oltremare [5].

Queste convinzioni furono, quindi, alla base dell'intera storia del pensiero e della pianificazione militare americana di quegli anni. Per ovvi motivi, anche all'aviazione venne riconosciuto un ruolo nuovo e più incidente che in passato. Tuttavia, soltanto negli scritti e nei rapporti che Mitchell redasse fino ai primi anni '20, l'aviazione veniva intesa come arma offensiva per eccellenza, posta alla base della politica di sicurezza nazionale e in grado di strappare alla Marina il ruolo di difensore tradizionale del territorio americano. L'analisi che segue è rivolta principalmente all'esame di quegli scritti e al ruolo svolto da Mitchell nel costituire una forza aerea strategica costruita sul modello che egli ebbe modo di vedere e sperimentare nel corso del conflitto in Europa.

3.1 La costituzione di un'arma aerea indipendente: the first line of defense

I primi scritti di Mitchell, all'indomani del suo ritorno in patria dopo l'esperienza bellica in Europa, ribadivano insistentemente un tema specifico: per il futuro dell'industria aeronautica e per una più moderna politica militare nazionale era necessario riorganizzare l'attività aviatoria americana, sia quella civile e commerciale che quella militare. Le giustificazioni apportate da Mitchell erano numerose e tutte egualmente importanti. Quella tuttavia che tornava costantemente nei suoi scritti riguardava la necessità di risollevare le sorti dell'industria aeronautica nazionale dalla situazione di stallo in cui era caduta con la fine delle ostilità in Europa, soprattutto dopo che alcune inchieste ufficiali avevano riscontrato numerose irregolarità da parte di industriali americani nelle forniture di velivoli nel corso del conflitto: le conclusioni a cui giunsero le inchieste concordavano infatti, nella sopensione della erogazione di fondi governativi a favore dell'industria aeronautica nazionale [6].

«(...). In questo paese si era sviluppata una industria aeronautica la quale, nonostante copiasse all'estero progetti di velivoli (non permettendo quindi al nostro genio inventivo di imporsi nel progettare nuovo equipaggiamento) applicava alla produzione sistemi che probabilmente erano eguali o superiori

---

(5) Un esempio concreto della riconferma del ruolo tradizionale conferito all'Esercito è dato dalla legislazione militare, proprio all'indomani del conflitto in Europa, che decise per una progressiva riduzione sia nello stanziamento di fondi che dell'organico delle forze regolari di terra americane. Cfr. al riguardo R.F. Weigley, *The History of the United States Army,* New York 1967, pp. 400-401.

(6) Alcune di queste indagini ebbero l'avvio ancora prima della firma dell'armistizio nel '18; tuttavia, sebbene alcune di queste escludessero casi di corruzione da parte dei responsabili governativi incaricati di gestire le forniture aeronautiche alle forze in Europa, (come affermò ad esempio la commissione guidata da C.H. Hughes) l'atteggiamento del pubblico si fece comunque più distaccato circa le questioni riguardanti i sussidi governativi all'industria aeronautica e in generale quindi all'intero problema dello sviluppo dell'industria aviatoria nazionale. Cfr. United States Department of Justice, *Report of Aircraft Inquiry,* Washington 1918.

a qualsiasi altro al mondo. Questa industria ha praticamente cessato di esistere essendole stati negati fondi per la costruzione di nuovi velivoli. È necessario sottolineare che questa è l'unica potenza in cui ciò sia successo» (7).

Ciò che Mitchell imputava ai suoi superiori ed in generale alle autorità politiche e militari americane, era l'incapacità mostrata fin dal 1919 di non saper sfruttare la situazione economica ed industriale favorevole che era seguita all'esperienza del conflitto. Di fatto, dopo le numerose inchieste da parte del governo proprio sulla gestione e sulle forniture del tempo di guerra, l'industria aeronautica nazionale tentò la strada della riconversione su produzioni come quella automobilistica, che godeva di un ampio mercato e in qualche modo era più consona ai gusti di una gestione politica che mirava a garantire al paese un periodo di pace e prosperità. Fu così che, nonostante gli appelli di personaggi come Mitchell, la produzione aviatoria statunitense per almeno un decennio venne praticamente dismessa a favore di una produzione più redditizia e che riservava migliori prospettive.

Ciò, tuttavia, non impedì a Mitchell di continuare a proporre insistentemente progetti tendenti a dotare la nazione di una aviazione civile e militare all'altezza delle necessità politiche, economiche ed anche militari degli Stati Uniti. Secondo Mitchell, infatti, era indispensabile riprendere la ricerca scientifica ed ingegneristica per favorire lo sviluppo della tecnica aviatoria e di conseguenza migliorare la qualità dei velivoli prodotti, così da garantire alla nazione un sistema di sicurezza e di difesa militare all'avanguardia rispetto al resto del mondo. Se non era proponibile una politica di riarmo delle forze aviatorie nazionali, era comunque auspicabile una politica di creazione e di potenziamento della struttura commerciale, non solo dei mezzi aerei, ma di tutte le componenti fondamentali, come le reti di collegamento e gli aeroporti.

Innanzitutto, Mitchell era convinto che per ottenere il massimo risultato fosse necessario costituire un *separate department of aviation,* in modo da centralizzare, ma soprattutto coordinare gli sviluppi futuri in campo aeronautico, sia civile che militare in un organismo indipendente. Le ragioni che sottostavano alla richiesta della istituzione di una aviazione indipendente erano numerose e riconducibili alla ferma volontà di porre rimedio al caos organizzativo e gestionale presente nella forza aerea nazionale così come appariva all'indomani del conflitto. «*Negli Stati Uniti l'aeronautica è divisa fra Esercito, Marina, Dipartimento delle Poste, e dato che la struttura aviatoria si sta imponendo sempre più, altri dipartimenti governativi ne stanno facendo uso. Finora non vi è stato alcun coordinamento e nemmeno una autorità centrale incaricata specificatamente della definizione di regole di navigazione aerea internazionali o interstatali, dei brevetti dei piloti, della selezione o delle licenze per i velivoli. Nelle attuali condizioni, ciascuno di noi può pilotare aerei in questo paese con rischi, naturalmente, non solo per chi viaggia ma anche per le popolazioni delle città e i luoghi sopra cui si vola*» (8).

La preoccupazione principale di Mitchell era quella di poter giungere ad una migliore amministrazione e gestione dei fondi attraverso una più coordinata struttura aeronautica,

---

(7) Cfr. W. Mitchell, *Why We Need a Department of the Air,* 21 dec. 1919, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, p. 2. Lo stesso scritto appare anche con il titolo *Reasons for the Establishment of a Department of the Air,* ampliato di un'analisi sui costi per la realizzazione del progetto costitutivo.

(8) *Ibidem.*

allo scopo di evitare quegli inconvenienti sorti nel corso del conflitto. «*Ciò a cui noi dovremmo aspirare attraverso una legislazione è di giungere, dunque, ad una maggiore economia nell'amministrazione e nelle spese generali a fianco di un maggior sviluppo dei nostri mezzi aviatori per via del loro grande valore bellico e commerciale. Ciò può essere raggiunto solo attraverso l'unificazione delle nostre attività, dirigendole su linee d'azione pratiche e coordinate, come altre nazioni del mondo hanno già fatto*» (9).

La presenza di un unico dipartimento, sotto il diretto controllo ed una accurata gestione amministrativa centrale, avrebbe permesso il forte sviluppo dell'industria e dell'ingegneria aeronautica nazionale. Questo progresso non si sarebbe comunque manifestato esclusivamente nei suoi aspetti tecnici, ma anche operativi, come testimoniavano le esperienze aviatorie di altre nazioni. Era quindi necessario che l'aviazione si costituisse come una istituzione indipendente sia in campo finanziario che in quello operativo, soprattutto quando veniva intesa per uso bellico. «*Lasciare l'aviazione sotto il dominio e la direzione di un altro dipartimento significa ostacolarne lo sviluppo, in quanto verrebbe considerata come un elemento ausiliario e non principale. È facile prevedere quale sarebbe il risultato se gli Stati Uniti fossero chiamati a scontrarsi in guerra con una nazione dotata di una aviazione militare unita. Non vi sarebbe alcun dubbio su quale delle due parti fosse in grado di disporre di una forza aerea dominante sull'obiettivo desiderato e nel momento cruciale. Se gli Stati Uniti non si decidono a dotarsi di un'aviazione militare unita è come se dicessero al mondo: noi non vogliamo una aeronautica militare. Prendetevela*» (10).

Mitchell insisteva su questo punto anche perché le nazioni contro cui gli Stati Uniti si sarebbero prima o poi confrontati in caso di guerra già disponevano di una struttura aviatoria indipendente: questa condizione permetteva loro di agire concordemente e potentemente contro l'avversario. «*Le nazioni contro cui potremmo essere chiamati in futuro a difenderci hanno tutte un sistema aviatorio coordinato ed unificato così che, in caso di guerra, esse possono concentrare la loro intera forza aerea su un unico obiettivo e in un'unica direzione. Il loro personale, la loro industria e il loro sistema di lavoro sono interamente organizzati secondo quest'ottica*» (11).

Alla base dell'insistenza di Mitchell per la creazione di un dipartimento dell'aviazione indipendente, vi era la convinzione che per essere pronti ad affrontare in qualsiasi momento l'eventualità di un conflitto contro ognuno dei potenziali nemici degli Stati Uniti fosse necessario, innanzitutto, prepararsi in tempo di pace. Il mezzo aereo, infatti, sebbene presentasse ancora limiti tecnici dovuti principalmente alla scarsa autonomia di volo — problema legato direttamente alla scelta fra una maggiore dotazione di carburante o materiale offensivo — sarebbe stato presto in grado di coprire lunghe distanze e quindi giungere direttamente sui cieli americani da qualsiasi area geografica, dall'Europa, dall'Asia e dall'America latina.

In quest'ottica debbono quindi venir interpretate le proposte di Mitchell per il potenziamento della rete aviatoria nazionale, con la definizione di nuove e sempre più numerose rotte aeree, come pure la costruzione di basi aeroportuali; tutto ciò aveva una importanza

---

(9) *Ibidem*, p. 3.

(10) *Ibidem*.

(11) *Ibidem*, p. 2.

fondamentale, anche perché utilizzabile in uno schema generale di sicurezza nazionale [12]. In caso di guerra, infatti, non era più possibile immaginare una mobilitazione delle forze armate come era avvenuto sino ad allora. La nazione americana doveva essere pronta ad affrontare eventuali nemici in qualsiasi evenienza, in un arco di tempo di poco più di un mese, e in qualsiasi tipo di offensiva. Nel 1915, Mitchell affermava: «*senza una preparazione in tempo di pace, nessuna nazione ha oggi la minima possibilità di difendersi da una potenza mondiale*» [13].

Ancora più convinto e fiducioso delle potenzialità umane, organizzative, industriali e soprattutto finanziarie americane, nel 1919, dopo l'esperienza europea egli scriveva: «*Per quanto concerne uomini e materiali, gli Stati Uniti sono l'unica grande potenza in grado di mantenersi in caso di guerra. Non risulterebbe rilevante che le flotte nemiche controllassero l'oceano Pacifico o l'Atlantico, o entrambi, se gli Stati Uniti avessero un sistema militare adeguato in grado di essere mobilitato e concentrato nel giro di un mese dalla dichiarazione di guerra; nessuna base potrebbe venir attaccata e conquistata da queste forze navali nemiche da cui potrebbe partire un attacco all'interno del territorio*» [14].

Nel 1919, quindi, appena terminata la guerra in Europa e probabilmente ancora influenzato da essa, Mitchell proponeva al Congresso americano alcune linee fondamentali, essenziali per lo sviluppo e il perfezionamento dell'organizzazione aviatoria nazionale. «*Il progetto di legge proposto di fronte al Congresso prevede che tutti i mezzi tecnici per lo sviluppo aviatorio siano posti sotto un'unica direzione; che il reclutamento di tutto il personale e il suo addestramento siano condotti sotto un'unica direzione (...) che tutte le unità aeree di riserva siano organizzate in tutti i maggiori centri abitati di rilievo strategico, su tutto il territorio (...). Questo dipartimento dovrebbe provvedere a tutti i dipartimenti con i mezzi aeronautici necessari a portare avanti le loro missioni, come la definizione delle mappe, il pattugliamento forestale, il controllo delle dogane, il soccorso e ogni genere di operazioni di questo tipo (...) Si sa che con una simile organizzazione, ogni dollaro speso farebbe avanzare di molto e più che con ogni altro mezzo il sistema aeronautico (...). Un risparmio per il governo deriverebbe quindi: 1) dalla definizione della responsabilità di un'unica agenzia governativa in grado di seguire in tutte le sue fasi lo sviluppo aviatorio; (....) 2) dal conseguimento di economie su piano amministrativo, accanto al massimo sviluppo in campo scientifico, civile e militare*» [15].

Questa proposta, come quelle simili che seguirono, trovarono sempre una ferma opposizione da parte dei rappresentanti politici al Congresso. Tale ostruzionismo era giustificato da un lato dalla scarsa conoscenza della strategia da seguire in materia militare, e dall'altro dall'avversione ad operare un intervento governativo in campo economico ed industriale. Non lo fu più nel momento in cui apparvero chiari i segni del potenziamento militare da parte di nazioni, potenziali nemiche degli Stati Uniti. Tuttavia, in quegli anni immediatamente seguenti la breve esperienza nel conflitto europeo, lo stato d'animo dei responsabili politici, come pure di una larga fetta dell'opinione pubblica, era pervaso da

---

(12) In questa prospettiva debbono venir analizzate le proposte di Mitchell anche per la istituzione di un *air mail service* nazionale, quelle relative ai raid "costa a costa" degli Stati Uniti e quelle attorno al mondo progettate dal '19 al '20.

(13) Cfr. W. Mitchell, *Our Faulty Military Policy*, jul. 1915, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, introduzione.

(14) Cfr. W. Mitchell, *Why We Need, op. cit.*, p. 1.

(15) *Ibidem*, p. 3 e W. Mitchell, *Reasons for the Establishment, op. cit.*, pp. 3-4.

una profonda avversione per tutto ciò che poteva ancora in qualche modo ricordare o riallacciarsi a quella guerra, considerata da molti una particolare eccezione nella vita politica e sociale di quella nazione. Un esempio di questa presa di posizione da parte delle autorità politiche nazionali si ebbe con le reazioni che accompagnarono la pubblicazione delle conclusioni dell'indagine condotta dalla commissione Crowell. Proprio nel 1919, il segretario alla Guerra Newton Baker, aveva incaricato una commissione, guidata appunto da Benedict Crowell, di incontrare personalità e responsabili delle forze aviatorie europee, in modo da constatarne le condizioni. Lo scambio di opinioni con personalità che avevano avuto in qualche modo l'opportunità di confrontarsi con l'esperienza inglese del *Royal Flying Corps* di Trenchard e l'incontro con lo stesso generale, portarono la commissione a concludere che fosse necessario istituire un ente governativo per l'aeronautica autonomo, con poteri di responsabilità eguali a quelli dell'Esercito, della Marina e del dipartimento al Commercio (16). Questa conclusione non piacque al segretario Baker: vi leggeva infatti una eccessiva influenza di Mitchell e soprattutto la volontà di istituire una forte aviazione indipendente, al solo scopo di poter giungere, in caso di guerra, al bombardamento indiscriminato delle popolazioni e in generale degli obiettivi civili. Questo fatto non solo indignava profondamente il pacifico segretario alla Guerra repubblicano, ma andava contro i termini fissati appunto dagli Stati Uniti nel patto di armistizio con le nazioni europee (17). Secondo Baker, le conclusioni a cui giunse la commissione Crowell dovevano rimanere "*confidential*" e non potevano quindi essere rese pubbliche, sebbene ne fosse al corrente l'intero organico degli ufficiali americani (18).

La politica militare che seguì non poteva che essere del tutto opposta alle aspettative di Mitchell, come dimostrarono i termini dell'*Army Reorganization Act* del 1920: questa legge, risentendo notevolmente delle polemiche all'interno dell'Esercito, come pure delle conclusioni delle inchieste sui fondi governativi, non solo smantellò in un sol colpo le strutture organizzative già sperimentate da Mitchell nel corso del conflitto in Europa, ma impose anche notevoli tagli ai fondi e alle dotazioni di uomini e di mezzi alle forze aeree nazionali. Queste furono in generale le linee su cui si mosse la politica militare intrapresa nel corso delle presidenze di Harding e Coolidge. L'*Army Act* del '20, quindi, non solo non teneva in alcun conto i suggerimenti dell'ufficiale che più di ogni altro aveva realmente esperienza organizzativa ed operativa in campo aeronautico, ma proponeva una discutibile politica di divisione delle forze aeree fra le diverse armi nazionali. Benché fosse stata prevista la istituzione dell'*Air Service,* separatamente dal *Signal Corps,* sostanzialmente tuttavia i suoi compiti non mutarono ("supplement the needs of the other Army branches"). Queste

---

(16) "È necessario giungere ad una azione immediata per salvaguardare l'interesse aviatorio degli Stati Uniti, per mantenere quei vantaggi ottenuti dal governo con gli investimenti fatti nel corso del conflitto, e per evitare la scomparsa di una industria vitale e necessaria". Cfr. B. Davis, *The Billy Mitchell Affair,* New York 1976, p. 57.

(17) Le conclusioni di Baker, oltre ad una incompleta visione strategica della guerra aerea futura, portarono Mitchell a non trattare nei suoi scritti, almeno per tutto il 1919, del problema del bombardamento di obiettivi civili, argomento che comunque venne in seguito ripreso ed analizzato in tutti i suoi aspetti tattici ed operativi nell'insieme dello schema generale offensivo.

(18) Piuttosto emblematica di questa opposizione da parte di una larga maggioranza degli ufficiali americani è la dichiarazione, riportata da Davis, dell'ammiraglio C. Benson, *Chief of Naval Operations,* il quale ebbe a dire ad alcuni membri della commissione Crowell: "State perdendo il vostro tempo. Non posso pensare ad un utilizzo del mezzo aereo da parte della flotta (...). La Marina non ha bisogno di velivoli. L'aviazione è semplicemente un mucchio di rumore". Cfr. B. Davis, *op. cit.,* p. 58.

conclusioni avrebbero ben presto costituito il fondamento per lo scontro che vide schierati da un lato Mitchell, con un insieme di ufficiali — piloti e non — che riconoscevano la modernità dei suoi schemi organizzativi ed operativi e, dall'altro i rappresentanti più conservatori ed ostruzionisti presenti soprattutto nella vecchia istituzione navale nazionale.

Nonostante l'ostruzionismo delle altre istituzioni militari nazionali e la mancanza di un potere sufficiente per imporsi sulle decisioni del nuovo *Chief of Air Service,* Charles Menoher, di cui divenne *assistant* nel 1919, Mitchell si prodigò al fine di ottenere l'istituzione di una forza aeronautica nazionale indipendente. Egli affermava, infatti, che la costituzione di un dipartimento dell'aviazione, indipendente ma coordinato nella sua azione con la Marina e l'Esercito, diventava indispensabile per la conduzione della politica militare, soprattutto nel momento in cui venivano formulati piani e strategie di difesa nazionali. Per Mitchell era necessario, anzi indispensabile, rivedere il ruolo della Marina, da cui giungeva la principale opposizione al progresso e all'ammodernamento delle stesse forze armate nazionali, al fine di valutarne le reali capacità nel pianificare e rendere operativa l'intera strategia di sicurezza nazionale. Se, dunque, gli esponenti e i responsabili della pianificazione della Marina si opponevano alle proposte di Mitchell , costui non esitava affatto a rimetterne in discussione l'intero ruolo nell'insieme della politica di difesa nazionale. Nel perseguire quindi il suo piano organizzativo, Mitchell accettò persino di abbandonare per un momento il suo piano per la costituzione di una forza aerea offensiva indipendente e di iniziare invece una politica di duro attacco alla *Navy* americana, anche attraverso i mezzi di stampa più diffusi sull'intero territorio nazionale.

In contrapposizione infatti ai teorici più strettamente navali, di formazione mahaniana, Mitchell ed alcuni altri esponenti delle *air power ideas,* erano convinti della potenzialità strategica dell'arma aerea, soprattutto in vista di una politica di difesa continentale. Con il continuo progredire dell'innovazione tecnologica, che aveva portato, a sua volta, al miglioramento e al potenziamento degli arsenali militari nazionali, di fatto era subentrata una nuova fase nella storia militare americana. Secondo Mitchell, infatti, gli Stati Uniti erano giunti alla fine dell'isolamento territoriale, in seguito al progresso tecnologico, che aveva reso obsolete ed inconsistenti le pretese di seguire una politica di isolazionismo politico, che di fatto non esisteva più in seguito al maggior coinvolgimento della nazione americana negli affari politici ed economici mondiali. Se l'ingegneria navale mostrava ancora numerosi limiti nel progettare una flotta militare in grado di mantenersi sulle lunghe distanze [19], quella aeronautica di fatto sembrava averle già in gran parte superate. I responsabili politici americani, quindi, pur continuando ad inseguire l'illusione di un isolazionismo politico, notevolmente rafforzato dal protezionismo economico in atto, non potevano e non dovevano, tuttavia, sottovalutare la fine dell'isolamento territoriale, in quanto qualunque potenza nemica equipaggiata con una forza aerea offensiva, in dotazione alla propria flotta navale e con basi nelle isole del Pacifico, poteva attaccare e bombardare non solo le coste statunitensi, ma anche i centri produttivi e militari, oltre ai grandi centri abitati, ubicati lungo le coste. «*Si può facilmente immaginare la possibilità che una potenza europea o un insieme di potenze europee od asiatiche attacchi alcune basi sia lungo le nostre coste che in Canada o in Messico allo scopo di sferrare operazioni offensive contro questo paese (...). Come può una*

(19) Cfr. H. Sprout, M. T. Sprout, *The Rise of American Naval Power*, New York 1967, pp. 353-354.

forza aerea ostile essere costretta a combattere senza lasciare il suo territorio? Gli strateghi dell'aria rispondono, individuando un luogo di tale importanza per il nemico che esso sia obbligato a difenderlo nell'eventualità di un attacco aereo. Questo luogo, che potrebbe essere New York ad esempio, dovrebbe essere difeso se attaccato da forze da bombardamento ostili; e dato che la contraerea o qualsiasi altro tentativo di difesa da terra non sortirebbe alcun effetto, l'aviazione dovrebbe essere concentrata per la sua difesa ed essere impegnata in una successione di grandi battaglie aeree (...). Una volta che la forza aerea è stata distrutta è praticamente impossibile che essa venga ricostituita immediatamente dopo l'inizio delle ostilità, perché tutti i luoghi di produzione aerea potrebbero essere colpiti e i grandi centri aeronautici distrutti» (20).

Questi argomenti avevano già costituito oggetto di dibattito prima del conflitto in Europa: nel 1915 nel suo *Our Faulty Military Policy,* Mitchell invocava la riorganizzazione del *War Department* e la costituzione di un *Council of National Defense* (organismo superiore alla Marina e all'Esercito) allo scopo di far fronte ai numerosi problemi organizzativi, in quanto la posizione geografica degli Stati Uniti fra i due oceani non sarebbe più stata una garanzia contro un attacco, soprattutto da parte dei sottomarini e dei velivoli.

Ad appena un anno dallo scoppio del primo conflitto mondiale, Mitchell affermava: «*Il popolo americano per molti anni ha considerato la nostra posizione geografica isolata come una efficace difesa contro l'aggressione tanto da rendere per nulla necessarie considerazioni militari di ordine generale. Siamo diventati una potenza con una politica errata, nonostante il nostro progresso eccezionale in altri campi (...). La conclusione del conflitto in Europa ci ha fatto comprendere che noi dobbiamo fare qualcosa di più per la nostra sicurezza nazionale se vogliamo mantenere quello che possediamo. È giunto il momento di adeguarci all'azione delle altre potenze a questo riguardo e adottare misure difensive adeguate o soffrirne le conseguenze. La politica militare adottata da tutte le altre nazioni civili è tale da garantire la loro indipendenza, integrità e il mantenimento degli ideali nazionali del paese*» (21).

Un altro dei problemi che preoccupavano Mitchell era quello di sapere come e per quanto tempo la politica di sicurezza nazionale, nei termini in cui era stata allora pianificata, sarebbe stata in grado di garantire l'indipendenza, l'integrità e il mantenimento degli ideali nazionali. Era stata proprio la prima guerra mondiale a confermare la veridicità e l'attualità di queste constatazioni. All'inizio del conflitto la *Navy* americana occupava, per la sua potenza, il terzo posto nella graduatoria internazionale, dopo la Gran Bretagna e la Germania. I notevoli sforzi fatti dalle potenze coinvolte nel conflitto per il riarmo delle proprie forze navali, fecero dunque slittare gli Stati Uniti dalla loro posizione di grande potenza navale tanto che, ad un anno dallo scoppio del conflitto, la marina americana non rappresentava che una *delaying force* (una forza di disturbo) nell'intera struttura militare organizzativa nazionale. Mitchell si chiedeva, quindi, quanto potesse durare tutto ciò e se la Marina, chiamata ad intervenire in un conflitto, sarebbe stata in grado di operare efficacemente ed offensivamente anche nelle acque europee. Dopo una attenta analisi, a cui seguiva un'altrettanto profonda critica alla politica militare nazionale, Mitchell concludeva riconfermando quei principi che, dalla esperienza del conflitto, sarebbero usciti

---

(20) Cfr. W. Mitchell, *Air Policy, United States Army*, non datato, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, p. 2; W. Mitchell, *Aeronautical Era*, in "Saturday Evening Post", 20 dec. 1924, p. 4; si veda inoltre, *Mitchell Attaks Bomb Test Findings*, in "New York Times", 14 sept. 1921, p. 3.

(21) Cfr. W. Mitchell, *Our Faulty, op. cit.*, introduzione.

rafforzati [22] e che in seguito non avrebbero subìto grandi modificazioni. Egli era fermamente convinto che la guerra futura sarebbe stata combattuta con nuovi mezzi, quelli aerei, più potenti, più offensivi e quindi in grado di annullare l'azione difensiva ed offensiva dei mezzi più efficaci della Marina, come ad esempio i sottomarini, tecnologicamente più avanzati. Questi, come pure le navi da guerra allora esistenti, non potevano competere con la rapidità del movimento e la capacità offensiva che l'aereo era in grado di opporre alle forze nemiche a terra. Parlando delle navi da guerra, Mitchell affermava: «*Se paragonate ad un aeroplano, queste grandi navi assomigliano a quei cavalieri medioevali, incastrati nelle loro pesanti armature, in cui potevano a malapena muoversi, soprattutto se confrontati con un soldato a terra, poco armato, equipaggiato di solo moschetto (...) certamente i sottomarini hanno un grande valore, ma, a causa della loro lentezza e del loro costo, gradualmente essi lasceranno spazio alla forza aerea, in quanto quest'ultima si sta ampliando nel suo raggio d'azione e in potenza*» [23].

Proprio perché frutto del progresso e dell'innovazione tecnologica, al nuovo e potente mezzo aereo era indispensabile affiancare una nuova dottrina strategica e rivedere totalmente i piani organizzativi e difensivi nazionali che ribadivano insistentemente il ruolo dominante della Marina militare. Ciò che caratterizzò infatti questo primo periodo dell'attività di Mitchell fu proprio l'insistenza con cui egli sottolineò il ruolo della aviazione

---

(22) "A conclusione di questo studio, si può riassumere quanto detto in questi termini:

1) che la nostra attuale politica militare, che è quella di prepararsi al conflitto dopo lo scoppio delle ostilità, non è conveniente per le nostre attuali esigenze;
2) che è necessario prepararsi per un conflitto in tempo di pace;
3) che il nostro armamento difensivo deve essere in grado di affrontare quello che viene utilizzato contro di noi;
4) che la nostra difesa navale e costiera può porre resistenza a forze armate europee che attacchino il nostro territorio per soli due mesi, e che la nostra politica navale attuale dovrebbe almeno assicurare senza mezzi termini l'inviolabilità delle nostre coste sul Pacifico contro il Giappone;
5) (...)
6) che il nostro attuale sistema militare è totalmente incapace di far fronte ad una tale forza o costituire una struttura all'altezza del compito, e che diviene quindi imperativo un cambiamento;
7) che tutte le forze incaricate principalmente della difesa nazionale siano sottoposte ad un'unica autorità degli Stati Uniti;
8) che è necessario un sistema moderno di organizzazione militare secondo le necessità della popolazione e una decentralizzazione del comando".

A queste conclusioni seguiva un paragrafo in cui l'allora capitano Mitchell suggeriva "solutions of the military problems"degli Stati Uniti attraverso una dettagliata analisi delle forze e dei loro possibili costi; tema costante, presente nei diversi paragrafi dello scritto, era rappresentato dalla proposta di riorganizzare il *War Department.* Fondamentalmente Mitchell suggeriva che per la costituzione di un moderno apparato bellico nazionale fosse indispensabile l'interdipendenza della struttura del sistema con quella del personale. Era inoltre più che mai superata la concezione di un sistema militare la cui "professione" doveva consistere solo nel combattimento in guerra. Egli sottolineava quindi l'importanza della "decentralizzazione"organizzativa, ma non nelle forme macroscopiche esistenti allora e causa principale del cattivo funzionamento, in caso di guerra, del *War Department.* Mitchell infatti si chiedeva che cosa sarebbe accaduto ad un sistema del genere qualora fosse stato opposto ad un moderno sistema militare di qualsiasi potenza mondiale. L'apparato militare americano mancava di uno schema di base, definito da Mitchell "system" di organizzazione delle forze armate, presente invece presso altre potenze europee ed asiatiche. Mancava inoltre di uno schema di "territorial organization" dei distretti, in grado di fornire le indicazioni delle disponibilità e le fonti che costituiscono la base della forza militare di una nazione. Cfr. W. Mitchell, *Our Faulty, op. cit.,* pp. 7-16.

(23) Cfr. W. Mitchell, *America in the Air,* in "National Geographic Magazine", 1921, mar., p. 347.

come *first line of defense* del continente americano. L'unica difesa possibile contro un attacco dall'esterno, che sicuramente sarebbe stato condotto con mezzi aerei trasportati da navi nemiche, era ormai costituita dalla opposizione di un'altra forza aerea in grado di affrontare subito e bloccare l'azione nemica, in sostituzione proprio della flotta navale nazionale, a suo parere incapace di assolvere a questo ruolo. Mitchell conferiva in tal modo all'aviazione quel ruolo "positivo" nell'intera politica di difesa americana del dopoguerra che, nel corso del XIX secolo, era stato appannaggio esclusivo proprio della Marina. «*L'unica difesa contro una forza aerea è un'altra forza aerea. I cannoni di contraerea o qualsiasi altra forma di difesa da terra sortiscono poco effetto*» (24).

Nel suo scritto *The Mission of an Air Force in the Military Organization of the United States,* Mitchell affermava che i termini dell'*Army Act* del '20 riconoscevano alla Marina praticamente il ruolo di *first line of defense,* all'Aviazione quello di *second line* (per via della sua azione di controllo lungo le coste del territorio nazionale), e all'Esercito il terzo fronte difensivo nazionale. Se all'*Air Force* veniva riconosciuto solo un ruolo secondario nell'intera pianificazione strategica nazionale, ciò era dovuto al fatto che l'aviazione non costituiva ancora in se stessa un'arma tecnicamente indipendente e perché vi era ancora troppa suddivisione nei comandi per poter giungere ad uno sviluppo tattico, strategico e logistico omogeneo ed uniforme. «*Si può notare che molti compiti vengono riferiti in particolare alla forza aerea. Pertanto, si è unanimente d'accordo nell'accettare che la Marina svolga il ruolo di primo fronte difensivo; l'aviazione, agendo dalle basi costiere, costituisca il secondo e l'Esercito il terzo per quel che riguarda il territorio. (Questi compiti ... dovrebbero comunque cambiare appena l'aviazione venga dotata di mezzi che garantiscano la comunicazione e di portaerei, in modo da non dipendere più da alcun altro corpo militare. In questo caso ad essa spetterebbe il ruolo di primo fronte difensivo)*» (25).

Fu proprio l'esperienza del primo conflitto mondiale a mostrare la veridicità di queste critiche: essa infatti evidenziò la superiorità tattica e strategica di un'arma come quella aerea, sia sulle forze navali che sugli eserciti, in particolare attraverso l'uso del bombardamento aereo. Prima ancora di sperimentarlo direttamente contro vecchie navi da guerra messe a disposizione dal *War Department* americano, Mitchell scrisse più volte in relazione alle potenzialità di una azione offensiva del mezzo aereo contro le navi e alla possibilità, quindi, di annullare la contraerea nemica, dimostrando allo stesso tempo l'incapacità della Marina di porsi come primo ed efficace sbarramento contro qualsiasi attacco nemico. «*La guerra in Europa ha fatto sì che l'aviazione diventasse un elemento decisivo della forza militare. Le necessità belliche hanno giustificato la spesa di enormi somme per la sperimentazione e il perseguimento di idee radicali di progettazione che non sarebbero mai state prese in considerazione in tempo di pace. I quattro anni e mezzo di guerra sono responsabili di cinquant'anni di progresso aviatorio*» (26).

---

(24) *Ibidem*, p. 341. Già nel 1919, Mitchell venne invitato (per la prima ed ultima volta) da Franklyn D. Roosevelt, allora segretario alla Marina, a parlare della questione difensiva nazionale di fronte al *Navy General Board.* Alcuni autori fanno risalire a quell'incontro l'inizio della diatriba fra Marina ed Aeronautica degli Stati Uniti che proseguì per parecchi anni e che ebbe protagonista proprio lo stesso Mitchell. Cfr. al riguardo B. Davis, *op. cit.*, pp. 51-52.

(25) Cfr. W. Mitchell, *The Mission of an Air Force in the Military Organization of the United States,* non datato, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, p. 9. Di questo scritto appaiono numerose versioni con titoli sempre diversi, sempre annotati dall'autore come *Distribution of Air Duty Between Army and Navy*, oppure *Paper on Coast Defence.*

(26) Cfr. W. Mitchell, *Air Leadership,* in "US Air Service", 1919, may, vol. 1, p. 13.

3.2 Il dominio dell'aria e l'avvento dell'air power

Nello scritto apparso nel maggio del 1919 sulla rivista "U.S. Air Service" dal titolo *Air Leadership,* Mitchell analizzava le diverse fasi attraverso cui l'arma aerea si era sviluppata ed era progredita, stimolata notevolmente dalle necessità tattiche e strategiche del primo grande conflitto mondiale.

Inizialmente, infatti, fu necessario dotarsi di mezzi per la ricognizione sul fronte di guerra, necessità sentita ovviamente anche dalle altre forze nemiche che presero a loro volta le opportune contromisure. Si potenziò, quindi, l'armamento in dotazione al velivolo che divenne in tal modo un aereo da caccia *(pursuit plane),* il cui scopo era quello di fronteggiare uno scontro sui cieli d'Europa con aerei nemici, impegnati anch'essi nelle azioni di ricognizione e di caccia. Secondo Mitchell, proprio la necessità di dover affrontare sempre nuove emergenze ed il bisogno di opporre resistenza al nemico, non lasciandosi quindi sopraffare, portarono i responsabili delle diverse forze aeronautiche nazionali a sperimentare sempre nuove tattiche, che in tal modo progredirono sino a definire un sistema di impiego tattico del mezzo aereo più omogeneo. L'aeroplano si era inoltre dimostrato in grado di affrontare con successo tentativi, via via sempre più audaci, di bombardamento di obiettivi a terra. A parere di Mitchell, l'influenza che ebbero questi continui e pesanti attacchi dal cielo sul morale e sulla psiche delle forze combattenti lungo il fronte sarebbe stata di enorme portata. L'evoluzione tecnica e la storia, quindi, dell'impiego del mezzo aereo nel corso del primo conflitto mondiale, risultarono da un processo che si autoalimentò, giungendo a stimolare le case costruttrici di velivoli dei diversi paesi belligeranti a progettare e a costruire mezzi aerei sempre nuovi e sempre più potenti. Quell'esperienza quindi non poteva non lasciare un segno profondo anche presso gli ufficiali e i piloti delle forze aeree di altri paesi che formularono in tal modo nuove dottrine di impiego del mezzo aereo. Dal primo conflitto mondiale era quindi emersa una nuova impostazione strategica della guerra futura in cui dominavano l'aviazione d'attacco e da caccia, quella da bombardamento e quella da ricognizione. Mitchell, tuttavia guardava oltre il semplice ruolo tattico dell'aviazione, per quanto esso fosse determinante per il modo di condurre un conflitto. Egli assegnava all'aeronautica un ruolo strategico ben più complesso nell'intera pianificazione militare nazionale, che egli riassumeva brevemente in questi termini: «*Il ruolo principale dell'Aeronautica è quello di distruggere le forze aviatorie nemiche e, dopo questo, attaccare le sue formazioni, sia tattiche che strategiche sulla superficie o sul mare (...) Nessuna missione, condotta sul mare dalla flotta o sulla superficie dall'esercito, può avere successo se non viene strappato al nemico un dominio dell'aria sufficiente a garantire il controllo dell'esercito e della marina — vale a dire, ricognizione, aggiustamento del fuoco d'artiglieria e collegamento fra le diverse forze a terra*»[27].

In questo modo Mitchell introduceva un elemento di fondo che permetteva di giungere ad una nuova definizione della dottrina di impiego del mezzo aereo: in futuro non sarebbe più stato possibile ipotizzare un qualsiasi tipo di scontro fra diverse forze armate, senza che una delle due parti avesse raggiunto il c.d. *control* (o *supremacy*) *of the air,* ossia il dominio dell'aria. Sinteticamente, questo concetto affermava che l'intera strategia di sicurezza nazionale avrebbe dovuto privilegiare l'uso del mezzo aereo. Ciò non voleva significare che le guerre future sarebbero state combattute solo sui cieli e con potenti mezzi

---

(27) Cfr. W. Mitchell, *Air Tactical Application of Military Aeronautics*, non datato, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, p. 1 e *The Mission of an Air Force, op. cit.*, p. 2.

aerei, ma che l'elemento determinante e decisivo per le sorti di qualsiasi tipo di conflitto che le potenze mondiali si sarebbero accinte a combattere in futuro, sarebbe stato il mezzo aereo, a fianco del quale si sarebbero aggiunte le tradizionali forze armate, la Marina e l'Esercito.

Il dominio del cielo, come a suo tempo il dominio dei mari, stava a significare — almeno nella prima enunciazione mitchelliana — la ferma volontà di ottenere con il mezzo aereo il controllo e quindi il dominio totale dell'intera situazione strategica e tattica aerea, navale e terrestre, in cui si sarebbe potuta trovare la nazione in caso di attacco dall'esterno. Già con l'affermazione "*No decision can be reached on the ground before a decision is gained in the air*", più volte ricorrente quand'era comandante al seguito delle forze aeree dell'AEF, Mitchell rivendicava il nuovo ruolo dominante del mezzo aereo. Il concetto di dominio del cielo sarebbe poi stato in seguito ampliato fino a significare, nella sua massima espressione, la capacità della forza aerea nazionale di annientare totalmente la forza aerea avversaria in modo da non permetterle più di intraprendere qualsiasi azione rilevante né strategica (indipendente), né tattica di supporto alle forze di terra e di mare. Il primo passo fondamentale, quindi, per il raggiungimento del dominio dei cieli era rappresentato da uno scontro iniziale cruento fra due forze aeree contrapposte: la battaglia aerea (che nel corso del conflitto in Europa aveva rappresentato l'impiego tattico dominante del mezzo aereo) veniva ora considerata strategicamente determinante perché da essa sarebbe emerso un vincitore il quale, garantendosi il dominio del cielo, sarebbe stato notevolmente facilitato nel perseguimento dell'obiettivo finale, ossia la distruzione e la vittoria totale sulle forze nemiche.

«L'unica difesa contro un aereo è un altro aereo che lotterà con esso per la supremazia dell'aria attraverso battaglie aeree. Vi saranno grandi lotte per il dominio dell'aria in futuro. Una volta che è stata raggiunta la supremazia dell'aria, i velivoli possono volare sul territorio nemico a loro piacimento» (28).

Nella prima enunciazione della sua dottrina strategica, la battaglia aerea e il dominio del cielo erano considerati in un'ottica puramente difensiva delle coste e del territorio nazionale americano. Di conseguenza, la battaglia aerea doveva venir interpretata necessariamente come una battaglia che le forze aeree nazionali intraprendevano contro una forza aerea d'attacco nemica. Questa battaglia costituiva infatti il primo compito della forza aerea che creava in tal modo una sorta di sbarramento inteso appunto come *first line of defense*. Sebbene non ancora espressa esplicitamente nei primi scritti, questa concezione del mezzo aereo come soggetto determinante l'intera strategia di difesa e di sicurezza nazionale, rappresentava, già all'inizio degli anni '20, l'elemento di fondo del pensiero strategico mitchelliano.

Il concetto di dominio del cielo tuttavia non era destinato a consumarsi in un semplice scontro fra forze aeree contrapposte. Una volta raggiunto il dominio, la forza aerea vincitrice era ovviamente obbligata a mantenerlo, attraverso la dimostrazione continua e costante del persistere di disponibilità di mezzi e della loro superiorità. Ciò sarebbe stato possibile solo imponendosi con la propria capacità strategica sui mezzi della forza navale nemica.

«Il primo compito sull'acqua, come pure sul terreno, è quello di assicurarsi il dominio dell'aria attraverso l'aviazione da caccia; l'altro problema è quello di sviluppare i mezzi per la distruzione

---

(28) Cfr. W. Mitchell, *Aeronautical Era, op. cit.*, p. 4.

delle navi da guerra nemiche che possano navigare nelle acque vicine. Ciò può essere fatto da velivoli che trasportino bombe, siluri e armi chimiche. Dato che gli aerei hanno in particolare l'iniziativa dell'offesa contro le navi da guerra, è solo questione di sviluppare armi adatte ad affondarle» (29).

Ed era proprio in quel particolare momento che la capacità offensiva e bellica del mezzo aereo si imponeva sulle limitate capacità del mezzo navale. Ciò era dovuto alla superiorità tecnologica dell'arma aerea che le permetteva una maggiore mobilità, la possibilità di coprire lunghe distanze e soprattutto la pressoché totale invulnerabilità agli attacchi da parte delle forze di terra. In tal modo, l'arma aerea che era riuscita ad imporre il suo dominio dell'aria, si dimostrava in grado di soppiantare la Marina nelle prerogative di *sea power* e nel ruolo di *first line of defense* contro gli attacchi nemici. Emergevano quindi le potenzialità insite di una strategia fondata prevalentemente sull'impiego del mezzo aereo, da cui appunto la strategia dell'*air power*, accanto alla necessità di conquistare il dominio dell'aria.

«*Le caratteristiche della forza aerea, a confronto con quella marittima stanno innanzitutto nella velocità che possiede l'arma aerea (...) Il raggio di osservazione da un velivolo è praticamente infinito se confrontato con quello da una nave posta al livello del mare (...) gli aerei comunicano gli uni con gli altri attraverso telefoni, radio, telegrafi e segnali visivi, che hanno la velocità della luce (...) Le loro vie di comunicazione stanno nell'aria a seconda delle loro capacità di coprire le distanze; montagne, deserti od oceani non costituiscono degli ostacoli*» (30).

Paradossalmente proprio la dottrina dell'*air power* giungeva a completare e nello stesso tempo a dimostrare la debolezza delle dottrine di *sea power* annunciate da Mahan.

«*Il dominio del mare* — affermava Mitchell — *dipenderà in futuro dal dominio dell'aria (...) inteso come preliminare fondamentale in qualsiasi impegno sull'acqua; ci dovrà essere una battaglia aerea per definire quale parte dominerà l'area di mare in cui navigherà la flotta*» (31).

Infatti, proprio la vittoria nello scontro diretto, il raggiungimento e il mantenimento della condizione di dominio sui cieli decidevano chi detenesse anche il dominio e il controllo sui mari, proprio nei termini voluti da Mahan, che parlavano di continua sorveglianza e di pressoché assoluto monopolio sulle principali vie di comunicazione.

---

(29) Cfr. W. Mitchell, *Aviation Over the Water*, in "Review of Reviews", 1920, oct., p. 395.

(30) *Ibidem*, pp. 391-392.

(31) *Ibidem*. Mitchell parlò di *sea power* già prima del conflitto nel suo *Our Faulty, op. cit.*, ampliando ovviamente in modo notevole i concetti enunciati da Mahan;"Generalmente parlando, la potenza marittima é composta non solo dalle forze navali militari di un paese, ma anche da quelle navi in grado di trasportare persone e merci e che fanno parte della marina mercantile. Le prime hanno il compito di ripulire i mari dalle forze nemiche, le seconde quello di trasportare le truppe per continuare i combattimenti in superficie. L'unico mezzo che una forza belligerante possiede per imporre il suo volere su una nazione autosufficiente è attraverso un esercito. Questo può essere trasportato attraverso una marina mercatile" (p. 3). Le idee che qui vengono espresse anticipano già alcune delle caratteristiche che saranno poi proprie della dottrina mitchelliana dell'*air power*. Il concetto di "clearing the sea of hostile combatant craft", può venir infatti inteso come la clausola o il movente principale per lo scontro diretto fra due forze navali nemiche contrapposte, che nella dottrina aerea saranno invece due forze aviatorie. Così pure "carrying troops to prosecute land campaigns" può venir inteso come il principale privilegio acquisito con il raggiungimento del dominio del mare — come in seguito il dominio dell'aria — e il controllo che tale dominio permette sulle vie di comunicazione marittime, appunto nella fase successiva allo scontro diretto.

«(...) in un futuro conflitto fra nazioni nemiche, il dominio delle vie di comunicazione fra gli oceani dipenderà dal risultato di una battaglia decisiva fra le opposte aviazioni da caccia; e per soddisfare questa esigenza tutta la potenza aerea di una nazione dovrà essere concentrata su un punto decisivo» (32).

La logica che sottostava a tutto ciò appariva ormai chiaramente: con la definizione della dottrina dell'*air power,* Mitchell attaccava i suoi più tenaci oppositori dimostrando così l'impossibilità di continuare a confidare nella *Navy* e nei suoi piani operativi per una adeguata difesa del territorio nazionale. Il *sea power* era destinato, quindi, a passare in secondo piano e a favorire, invece, un concetto nuovo e strategicamente più moderno, rappresentato appunto dall'*air power.* L'esperienza aerea del primo conflitto mondiale, quindi, benché nel complesso strategicamente limitata, aveva condotto a conseguenze di natura e di portata fondamentali. Era accaduto infatti (e Mitchell non esitava ad insistere su questo punto) che la filosofia e le dottrine militari fossero mutate in modo determinante: il *sea power* dominante alla vigilia del conflitto aveva lasciato il posto, in un arco di tempo di poco più di quattro anni, all'*air power,* con una impostazione teorica e dottrinale che confermava il dominio pressoché assoluto dell'arma aerea su tutte le altre forze impiegate nella strategia difensiva ed offensiva nazionale.

Era quindi di vitale importanza considerare in tutti i suoi aspetti strategici lo scontro iniziale: in caso di attacco delle coste americane, gli Stati Uniti dovevano necessariamente opporre la loro forza aerea e, nel corso di questo primo confronto, giungere alla vittoria tempestiva contro gli aggressori. Solo con questa vittoria e il raggiungimento del dominio dell'aria veniva garantita la sicurezza delle coste nazionali, come pure dei centri abitati che in tal modo sarebbero stati risparmiati dalla minaccia di un bombardamento aereo. Questo primo e duro attacco alla forza nemica avrebbe garantito certamente (anche se temporaneamente) contro il pericolo di una conquista territoriale. Era giunto il momento di prendere in seria considerazione la fine dell'isolamento geografico della nazione americana: qualsiasi potenza nemica era ormai in grado di giungere in prossimità degli Stati Uniti con mezzi navali, sottomarini (33) e portaerei.

Queste considerazioni generali sull'*air power,* tuttavia, derivano dalla lettura complessiva degli scritti di Mitchell, compresi nel periodo fra il 1919 e il 1924. Ad una analisi più approfondita ci si accorge delle difficoltà incontrate dall'ufficiale americano nel definire inizialmente una nuova dottrina strategica sulla base di considerazioni tratte dall'esperienza bellica europea — estranea a buona parte dei suoi colleghi — ma che evidenziarono il suo tentativo di conciliare il nuovo pensiero con l'impostazione dottrinale tradizionale, propria della cultura degli Stati Uniti e che costituiva la base della sua stessa formazione ed istruzione militare.

---

(32) Cfr. W. Mitchell, *Aviation over the Water, op. cit.,* p. 392.

(33) Nello scritto *Strategical Aspect of the Pacific Problem,* il cui manoscritto presso la Library of Congress di Washington è datato 1924 - un anno in cui l'impostazione "difensiva" della strategia mitchelliana era ormai giunta ad un elevato livello di maturazione - Mitchell definì i sottomarini come "forza ausiliaria"della forza aerea. Tutto ciò non poteva che apparire un grave affronto ai sostenitori di una strategia difensiva fondata sul *sea power* e che confidavano totalmente nel mezzo navale tecnologicamente più all'avanguardia. Egli tuttavia confidò sempre nelle potenzialità tattiche dei sottomarini come ebbe modo di esprimere più volte nei suoi scritti anche negli anni seguenti.

Queste contraddizioni emersero proprio nel momento in cui Mitchell tentò di definire le linee fondamentali del concetto di *air power.* Nello scritto *Aviation over the Water,* del 1920, Mitchell sostenne a lungo la tesi della battaglia iniziale come passo fondamentale nel raggiungimento dell'*air power.* Tuttavia, quando iniziò l'analisi dell'eventualità di un attacco nemico delle coste americane, Mitchell riconfermò l'importanza del *command of the sea,* ossia del controllo dei mari proprio nei termini mahaniani. Questo principio tornò dominante quando l'autore introdusse il tema delle portaerei e del loro uso tattico nell'insieme della strategia difensiva nazionale, oppure offensiva nemica, come nel caso preso in esame.

«Uno scontro fra gli Stati Uniti e una nazione equipaggiata per una guerra aerea, al momento attuale, avrebbe conseguenze negative. Una volta ottenuto il dominio del mare, le portaerei nemiche sarebbero in grado di lanciare i loro velivoli contro le nostre città — come New York, Filadelfia, Boston, Baltimora e centri più all'interno — e causare una tremenda distruzione, se non la paralisi, dei nostri mezzi di comunicazione e di produzione (...) La nostra esperienza in guerra ci ha insegnato che è possibile rendere ampiamente inutili l'avvistamento aereo e i mezzi della contraerea; per cui la vera soluzione del dominio delle vie di comunicazione marittima non è in una grande corazzata e nella sua dotazione di cannoni, ma nel fornire una opportuna forza aerea e assegnarle proprie portaerei» (34).

Affermare *"having assumed command of the sea, the aircraft carriers could launch their airships"*, significava infatti presupporre uno scontro navale iniziale, finalizzato al raggiungimento, da parte delle forze nemiche, del dominio e del controllo del mare, a cui facevano seguito, attraverso mezzi aerei trasportati dalla flotta navale, l'attacco e il bombardamento del territorio americano. Tuttavia, proprio sul ruolo delle portaerei nell'insieme della strategia dell'*air power,* come pure in uno schema come questo che privilegiava ancora aspetti propri del *sea power,* Mitchell diede numerose versioni fra loro contrastanti.

Sebbene agli inizi degli anni '20, le portaerei non avessero ancora raggiunto la perfezione tecnica e quindi non apparissero in tutta la loro portata strategica, esse rappresentavano tuttavia per Mitchell il futuro dell'arma aerea nel suo impiego tattico ausiliario alle forze di mare e anche di terra (35).

Infatti, nella sua iniziale definizione e pianificazione strategica, Mitchell confidava nell'azione difensiva dell'arma aerea lungo le coste americane concludendo che il fulcro principale dell'intera impostazione era costituito sia dalla ubicazione delle basi aeree lungo le coste che dalla possibilità di manovra delle forze aeree trasportate da navi in un continuo pattugliamento delle coste americane. *«Il nostro paese se non viene dotato di una forza aerea adeguata, in caso di conflitto, sarebbe esposto ad attacchi aerei provenienti non solo dalle portaerei,*

---

(34) Cfr. W. Mitchell, *Aviation over the Water, op. cit.*, pp. 396-398.

(35) Parlando dell'uso dell'aviazione navale nel corso del primo conflitto mondiale, Mitchell affermava: "Molti sono portati a pensare che volare sulla superficie del mare richieda un diverso genere di aviazione, differenti sistemi militari,altre tattiche ed un diverso addestramento. Questo è risultato in parte dall'esperienza del conflitto mondiale, dove non vi fu praticamente alcuno scontro aereo sull'acqua, e dove le forze aeree impiegate servirono principalmente per l'avvistamento e l'attacco di sottomarini. Esse non dovettero combattere altre forze aeree per raggiungere i loro obiettivi ed operarono indisturbate. Ciò nonostante, questo è un metodo artificiale per l'uso dell'aviazione, in quanto gli Alleati dominarono ampiamente i mari, più di ogni altra nazione, o insieme di nazioni, in ognuna delle guerre passate". Cfr. W. Mitchell, *Aviation over the Water, op. cit.*, p. 392.

ma probabilmente anche dalle basi conquistate ed occupate sul territorio. L'unica difesa contro questa eventualità è una adeguata organizzazione aerea per la difesa delle coste »[36].

Tuttavia, in uno scritto del 1924 e dal titolo *Strategical Aspect of the Pacific Problem,* Mitchell minimizzava l'importanza di argomentazioni che all'inizio degli anni '20 erano invece servite da supporto alla sua esposizione di temi come la superiorità aerea, la pericolosità di un attacco delle coste americane da parte di una forza aerea nemica trasportata su navi e così via. «*Una forza aerea non può operare con successo da una base aerea in movimento sulle acque contro una forza aerea proveniente da basi aeree poste sulla terraferma. Non vi è nulla da temere da quelle che vengono definite portaerei, in quanto non solo non possono operare con efficienza in alto mare, ma, anche se lo potessero, esse non potrebbero far decollare un numero sufficiente di velivoli tale da assicurare una azione concentrata*»[37].

Molto probabilmente questa contraddizione presente negli scritti di Mitchell è il risultato proprio di quel tentativo di intermediazione fra la tradizione e la cultura militare, in cui un ufficiale dell'Esercito americano come Mitchell si formò, e l'esperienza fatta sui campi di battaglia europei. Non fu certamente un compito facile quello di farsi promotore di una campagna contro una impostazione e un pensiero strategico e militare in cui dominava in maniera totale ed esclusiva la concezione navale, sia per quel che riguardava la politica di difesa e di sicurezza del territorio nazionale, che per l'intera pianificazione offensiva ed espansionistica degli Stati Uniti. Inoltre, il continuo progresso tecnologico ed ingegneristico, la comparsa di nuove armi ed indubbiamente anche la maturazione di Mitchell come ufficiale e teorico militare, portarono ad un continuo evolversi di una dottrina che si andò articolando in modo definito e totalmente innovativo. Naturalmente permangono tra le diverse fasi storiche di elaborazione del suo pensiero alcune formali contraddizioni, che tuttavia non pregiudicano la definizione, in termini sostanziali, della sua dottrina. Nel caso delle portaerei, per esempio, egli colse molto chiaramente le potenzialità tattiche presenti nei mezzi bellici sempre più perfezionati e sofisticati e il pericolo che essi potevano rappresentare.

La portaerei, quindi, più che un mezzo fantascientifico era una realtà da cui gli Stati Uniti sarebbero stati chiamati prima o poi a difendersi; essa però costituiva nello stesso tempo, una potenzialità tattica, di cui la nazione americana era obbligata a dotarsi, rappresentando il punto di unione e, nello stesso tempo, di superamento di quei limiti propri del mezzo navale e di quelli non ancora risolti tecnicamente del mezzo aereo. Così, mentre il *sea power* si mostrava inadeguato e totalmente superato, l'*air power* pur affidandosi a mezzi tecnologicamente ancora limitati, tuttavia si imponeva già superando di gran lunga le potenzialità dell'arma navale. L'unione delle forze navali ed aeree avrebbe così garantito il controllo e il dominio delle vie di comunicazione e di trasporto marittime che erano considerate il fulcro della impostazione mahaniana e poste alla base della strategia di potenza americana. «*Al momento attuale, nessuna nazione possiede mezzi di trasporto aereo sufficienti in grado di utilizzarli rapidamente come mezzi di rifornimento per le sue unità aviatorie (...). Il dominio di queste acque, dunque, si risolve in una dotazione di portaerei. Le portaerei costano meno d'una*

---

(36) *Ibidem*, p. 398.

(37) Cfr. W. Mitchell, *Strategical Aspect, op. cit.*, p. 15. La stessa affermazione apparve in un' altro scritto *America, Air Power and the Pacific*, che nella versione dattiloscritta presso la Library of Congress di Washington è datata 1928, p. 8.

nave da guerra, e possono essere prodotte, equipaggiate e messe in servizio in breve tempo. Quando questo avviene, la forza aerea costituisce il primo fronte difensivo del paese. La Marina può costituire il secondo oppure essere completamente eliminata» (38).

Con queste argomentazioni, logiche e convincenti nella loro esposizione, Mitchell non aveva timore di attaccare duramente l'intera struttura militare del suo paese e l'impostazione strategica prettamente navale, perseguita dai suoi supremi organismi militari e politici. Nel suo insieme la critica di Mitchell toccava tutti gli aspetti negativi di tale politica di difesa nazionale, che non coglieva l'impatto che l'aviazione avrebbe avuto nei primi giorni del conflitto. «*In caso di operazioni che presuppongano la difesa costiera (che impone la eliminazione della nostra flotta), in una guerra offensiva in territorio straniero, o in qualsiasi operazione che coinvolga l'esercito, la prima forza che intraprenderà il combattimento sarà quella aerea. Se il nemico ottiene un vantaggio iniziale, è dubbio se la forza aerea o il paese si riprenderanno. In altre parole, la battaglia più importante è la prima battaglia aerea. Pertanto, la nostra forza aeronautica dovrebbe venir organizzata come una forza permanentemente dislocata lungo le coste dell'Atlantico e una lungo quelle del Pacifico, ciascuna in grado di opporre una difesa contro le prime avvisaglie di un attacco aereo nemico*» (39).

La forza aerea, quindi, poteva essere in grado da sola, di coprire l'intera estensione delle coste e dei confini nazionali, senza subire limitazioni da elementi naturali, come gli oceani, le montagne e neppure necessitava di un istmo fra le due grandi estensioni territoriali americane. Questo fatto tuttavia non presupponeva soltanto il superamento del ruolo di *first line of defense* della Marina: il concetto di *air power* era infatti destinato a mutare e portare ad una inattesa evoluzione anche di un concetto, come l'isolamento geografico, così prepotentemente presente nella politica degli Stati Uniti degli anni '20. «*Una forza aerea superiore è in grado di controllare tutte le aree marittime quando essa agisce da basi ubicate sul territorio, e nessuna forza navale, dotata o meno di velivoli, sarà in grado di contenderle la supremazia aerea. Fra poco tempo sarà chiaro a tutti che il dominio totale dell'aria da parte di una nazione significherà il dominio militare del mondo. Se due grandi potenze militari dovessero affrontarsi in un conflitto, il mondo stesso diverrebbe il teatro di scontro, mentre al momento attuale il campo delle operazioni si estende su tutto il territorio di quel paese che è stato obbligato a scegliere una strategia difensiva e che ha perso il potere di iniziativa. Oggi giorno è necessario ottenere la supremazia con la forza aerea prima che qualsiasi decisione venga presa nei confronti del nemico*» (40).

Mitchell non esaltava la superiorità dell'arma aerea solo nei suoi aspetti strettamente strategici e militari. Queste poche frasi esprimevano di fatto anche la percezione che con l'avvento dell'arma aerea cambiava un'epoca, non solo per gli Stati Uniti e per il *sea power*, ma per l'intera comunità mondiale (*"by any nation"*); era giunto quindi il momento di non occuparsi solo e testardamente di flotte (erano in corso proprio in quegli anni le grandi conferenze sul disarmo navale), ma anche di capire che il futuro militare, politico, come pure economico, dipendevano dall'arma aerea. Tuttavia era difficile far comprendere tutto ciò ai suoi superiori e colleghi; «*Molti dei nostri ufficiali pensano ancora alla guerra nei termini che sono stati propri della guerra contro la Spagna o della Guerra Civile. È solo una perdita*

---

(38) Cfr. W. Mitchell, *Aviation over the Water, op. cit.*, p. 397.

(39) Cfr. W. Mitchell, *Our Army's Air Service*, in "Review of Reviews", 1920, sept., pp. 288-289.

(40) Cfr. Mitchell, *Aeronautical Era, op. cit.*, p. 99; B. Davis, *op. cit.*, p. 62; e W. Mitchell, *Strategical Aspect, op. cit.*, p. 4.

di tempo tentare di far ragionare costoro su parametri che sono diversi da quelli della loro routine quotidiana (...). Attualmente il mezzo aereo ha emarginato gli ufficiali più anziani che si imponevano per il loro ruolo di elementi fondamentali nella conduzione del conflitto (...). Essi non conoscono nulla del nuovo strumento che copre il mondo intero. La Marina afferma: datemi navi da guerra ed io dominerò il mondo. L'Esercito dice: datemi la cavalleria e nessuno potrà toccarci. Ma l'etere copre entrambi. Gli aeroplani, in una strategia difensiva futura, possono raggiungere i centri vitali e renderli impotenti. Il nostro futuro militare poggia proprio sull'aria» (41).

Era la fine del *sea power,* troppo limitato dalla rigida e pesante struttura dei suoi mezzi navali, come pure era la fine dell'isolamento geografico e dell'isolazionismo politico (*"the world will be the theatre of operations"*). Ancora una volta veniva riconfermata la superiorità dell'*air power* e la necessità di ottenerne e mantenerne il dominio, per poter in tal modo agire sul nemico.

Non erano semplici fantasie. La nazione americana doveva sforzarsi di vedere oltre quegli orizzonti che avevano caratterizzato totalmente la sua politica e la sua impostazione militare sino ad all'ora; continuare a proporre vecchi schemi di difesa nazionale era pericoloso per la sicurezza e la stessa sopravvivenza del popolo americano. Mitchell, comunque, guardava anche oltre i confini nazionali: erano constatazioni che si fondavano sulla comprensione che molto era cambiato e che questi mutamenti avrebbero condotto ad un coinvolgimento totale di tutti i principali artefici della politica mondiale.

3.3 Gli aspetti tattici della guerra futura

Già nei suoi primi scritti Mitchell evidenziò quali sarebbero stati gli impieghi tattici del mezzo aereo nell'evoluzione di una ipotetica guerra futura. Presupponendo fin da principio che gli Stati Uniti avrebbero optato per una strategia di *air power*, privilegiando quindi una forza aerea indipendente ed autonoma nelle sue operazioni, Mitchell sosteneva tuttavia anche la necessità di dotarsi di aviazioni ausiliarie di cui sottolineava il ruolo fondamentale. La forza aerea nazionale, infatti, doveva essere intesa sia come forza strategica indipendente, il cui compito — in una impostazione strategica nel complesso difensiva — consisteva nel raggiungimento del dominio dell'aria, sia come forza ausiliaria d'appoggio alle altre forze armate tradizionali.

La pianificazione militare che ne scaturiva era totalmente nuova: rimetteva in discussione l'intera impostazione strategica nazionale, ridiscuteva il ruolo delle altre forze armate, come delle loro forze aeree in dotazione, ma soprattutto considerava sotto una nuova luce il ruolo di organismi decisionali come il *Joint Board* dell'Esercito e della Marina. Mitchell assegnava quindi nuovi ruoli, coordinati e non contraddittori, nell'insieme della strategia difensiva della nazione americana.

Nell'impostazione strategica della guerra futura, la forza aerea nazionale aveva innanzitutto il compito di indirizzare l'intero corso dello scontro armato; la sua conclusione vittoriosa dipendeva in gran parte proprio dal raggiungimento o meno del dominio dell'aria da parte di una delle due forze contrapposte e quindi dalla capacità di mantenerlo

---

(41) Cfr. Mitchell, *Insert,* non datato, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, pp. 1-2.

(da cui la forza dell'*air power*) e di concentrarlo su di un obiettivo ben definito: «*L'aviazione ha bisogno per la sua azione di concentrare la sua potenza aerea su obiettivi fondamentali. Un'azione isolata di ciascun tipo di aereo o pochi voli o pattuglie di aerei non sono in grado di condurre alcun intervento significativo contro una moderna forza aerea*» (42).

Concentrazione, quindi, della forza aerea, unita e coordinata, e azione di attacco in massa: ancora una volta Mitchell sottolineava la necessità di non disperdere la capacità strategica del mezzo aereo fra numerose ed incongruenti azioni aeree separate. Le potenzialità del mezzo aereo, tuttavia, permettevano la suddivisione di compiti fra le forze aeree nazionali. Nell'introdurre la *tactical aviation* Mitchell affermava: «*L'organizzazione militare in questo paese prevede innanzitutto la difesa del territorio contro un'invasione dal di fuori, e quindi l'azione offensiva, contro la forza nemica in modo da imporre il nostro controllo*» (43).

Egli proseguiva e parlava della necessità di dotarsi di aerei da caccia, *(pursuit aviation),* da bombardamento *(bombardment,* come pure *attack aviation)* e quindi aerei per la ricognizione *(observation).*

Le unità tattiche avrebbero agito quindi in quei ruoli che tradizionalmente appartenevano alla fanteria a terra: «*L'aviazione da caccia, il cui compito consiste nel raggiungere il dominio dell'aria attraverso battaglie aeree, è in grado di sferrare attacchi avvolgenti e circondanti contro la forza nemica in un'azione decisiva a tre dimensioni (...). La forza da bombardamento è organizzata in modo simile a quella da caccia e i suoi compiti consistono nel lancio di bombe esplosive contro obiettivi nemici (...) la missione della aviazione d'attacco è quella di colpire a bassa quota obiettivi vulnerabili (...) l'aviazione da ricognizione è una forza ausiliaria all'organizzazione da cui dipende*» (44).

L'aereo da caccia, quindi, aveva il compito di sferrare l'offensiva sui cieli contro aerei nemici ed ottenerne il controllo e il dominio dello spazio aereo. La tattica impiegata (propria della cavalleria) doveva consistere nella sorpresa e in attacchi continui e ripetuti, proprio allo scopo di fiaccare le forze all'avversario. Mitchell confidava molto nello sviluppo di questa branca dell'aeronautica: essa permetteva, infatti, non solo il raggiungimento del dominio dell'aria, ma anche l'impiego di velivoli sempre all'avanguardia sia per la loro velocità che per la capacità di fuoco.

L'immagine che nasceva dalla descrizione di Mitchell era quindi quella di una forza aerea rapida nei suoi movimenti, potente negli attacchi e con una forza inesauribile, proiettata costantemente verso il raggiungimento dell'obiettivo principale: il dominio dell'aria. Esso costituiva contemporaneamente l'obiettivo primario e il risultato finale di una forza tattica impegnata prevalentemente in una battaglia dalle caratteristiche difensive e allo stesso tempo inevitabilmente offensive.

Seguiva come importanza la forza da bombardamento. Ad essa veniva affidato un compito non meno impegnativo, anche se successivo al raggiungimento dell'*air power* da parte dell'aviazione da caccia. Il suo compito consisteva essenzialmente nel bombardamento di obiettivi di qualsiasi natura e a qualsiasi distanza, che però rappresentassero i punti strategici da cui il nemico traeva l'appoggio tattico per la conduzione del conflitto. Questa

---

(42) Cfr. W. Mitchell, *The Mission of an Air Force, op. cit.,* p. 3.

(43) *Ibidem,* p. 4.

(44) *Ibidem,* pp. 3-5.

forza da bombardamento non aveva, almeno nella descrizione fatta da Mitchell, un compito e delle responsabilità strategicamente determinanti, delegate invece all'aviazione da caccia. Tuttavia, la definizione fatta da Mitchell di alcuni dei suoi compiti doveva portare in seguito ad un acceso dibattito e ad una lunga serie di critiche proprio per la "immoralità" o la "crudeltà" che molti dei suoi oppositori intravidero nella esposizione della dottrina del bombardamento strategico. Tuttavia, Mitchell — almeno in questa sua prima enunciazione della strategia di *air power* — non faceva altro che riproporre tattiche già sperimentate nel corso del primo conflitto mondiale: «*Probabilmente il suo maggior pregio (parlando dell'aviazione da bombardamento) consiste nel colpire i grandi centri vitali nemici all'inizio delle ostilità in modo da paralizzarle in misura più ampia possibile*» (45).

Vi fu chi intravide in questa descrizione la possibilità e la volontà americana di bombardare i centri abitati. Mitchell, tuttavia, non fu molto chiaro nella esposizione di una strategia a tale riguardo. Nella maggioranza dei suoi scritti, egli infatti riconfermò sempre la necessità di bombardare centri di rifornimento, aeroporti, stazioni ferroviarie, treni, mezzi di comunicazione, intesi come obiettivi militari, alla stessa stregua delle truppe o colonne militari. Tuttavia, quando egli trattò il problema degli obiettivi civili, la sua posizione parve in parte contraddittoria.

Nel 1922 egli si esprimeva in questi termini: «*Dovremmo poter prevenire questo tipo di bombardamento attraverso accordi, nella consapevolezza che ciascuna delle parti in lotta potrebbe esserne vittima. Non siamo stati in grado di farlo nel corso del primo conflitto mondiale e non lo saremo in futuro; ma se, attraverso accordi, non possiamo evitare i bombardamenti delle città e di centri abitati ubicati al di fuori delle zone di combattimento, allora siamo posti di fronte al dilemma se è possibile abolire o anche limitare qualsiasi metodo di muover guerra*» (46).

In uno scritto del 1924, *Fundamental Principles for the Employment of the Air Service* (in cui compare il sottotitolo, *Prepared under the Direction of the Chief of Air Service*), riassumendo i compiti della forza da bombardamento, egli affermava che fosse suo obiettivo anche la distruzione delle *"fonti di rifornimento, delle principali linee di comunicazione, depositi e centri industriali, allo scopo di fiaccare il morale del nemico"*. Agendo offensivamente in collaborazione con le truppe di superficie, questa forza diventava parte integrante dell'intera pianificazione offensiva delle forze militari o navali. «*Questo tipo di utilizzo comporterà l'interruzione della produzione nemica, dei sistemi di trasporto e di organizzazione, infliggendo grave danno ai suoi principali centri industriali, ferroviari e militari, ed indebolirà il nemico causandogli preoccupazione ed allarme sia presso la popolazione attiva che presso le forze militari*» (47).

Se Mitchell, tuttavia, non citava chiaramente il termine "popolazione civile" egli comunque con la definizione di *"industrial population"* contrapposta a *"military forces"* doveva necessariamente riferirsi alla popolazione non militare, che costituiva l'*home front*, o fronte interno, del conflitto. In questa prima fase della elaborazione di quella che sarebbe stata la dottrina strategica dell'uso del mezzo aereo, Mitchell non fu quindi molto chiaro nella definizione di quelli che dovevano essere gli obiettivi civili da bombardare.

---

(45) Cfr. W. Mitchell, *Tactical Application, op. cit.*, p. 3.

(46) Cfr. W. Mitchell, *What the Next War Will Be Like*, 1922, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, pp. 9-10.

(47) Cfr. W. Mitchell, *Fundamentall Principles for the Employment of the Air Service*, 1924, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, p. 18.

Curioso, comunque, risulta un altro fatto: Mitchell parlò del bombardamento degli obiettivi civili, specificandone la natura, solo quando si trovò a dover scrivere documenti o rapporti ufficiali (come *Fundamental Principles* del '24). Negli scritti pubblicati su riviste o totalmente inediti, la sua preoccupazione fu di tutt'altro genere. Infatti, la questione del bombardamento di città, centri di produzione o altro, era intimamente legata a questioni di carattere difensivo, e quindi rivolte ad indirizzare l'attenzione dei lettori su problemi come il pericolo di un attacco del territorio americano, oppure dell'uso di materiale chimico contro la popolazione degli Stati Uniti. In questa tragica prospettiva Mitchell consigliava di creare una rete di difesa che coprisse l'area da Chicago, Boston sino alla Chesapeake Bay[48]. Se egli parlò, quindi, della possibilità di un bombardamento dei centri abitati, lo fece nell'esclusivo intento di mettere in guardia i suoi connazionali dalla possibilità di subire da parte di una potenza straniera nemica, un bombardamento di città, soprattutto se ubicate lungo le coste nazionali.

Egli prospettò inoltre l'impiego tattico del bombardamento con gas, armi chimiche e batteriologiche contro le popolazioni civili. Questi *"barbarous methods of warfare" ("barbari metodi di guerra")* non furono utilizzati nel primo conflitto mondiale contro le popolazioni solo perché nessuna delle parti in lotta desiderava iniziare una *escalation* che avrebbe certamente portato alla distruzione reciproca[49].

Tuttavia, Mitchell sottolineava il pericolo di un loro utilizzo in un conflitto futuro: egli giungeva persino a consigliare di dotare l'intera popolazione di New York di maschere antigas. L'intento di Mitchell era perfettamente chiaro ed assumeva i contorni di vero e proprio terrore: la popolazione americana doveva rendersi conto che con l'innovazione tecnologica e il progredire della tattica e della scienza bellica gli Stati Uniti erano sempre più facili bersagli di attacchi da parte di qualsiasi potenza straniera, la quale avrebbe colpito non solo l'apparato militare della nazione, ma, come aveva dimostrato già la prima guerra mondiale, anche la stessa popolazione. Era illusorio pensare di rimanere ancora a lungo lontano dal rischio di questa crudele eventualità. *«Sono sicuro che l'unico modo per non veder il nostro territorio invaso è quello di essere a conoscenza di quanto viene fatto da altre nazioni nel campo della scienza e delle scoperte. Questo non significa affatto prepararsi a un conflitto, e nemmeno presuppone l'aggressione: è dettato semplicemente dal buon senso di chi vuol proteggere ciò che vale (...). Mentre noi tutti speriamo che le armi venefiche non vengano mai utilizzate, è comunque necessario trovare delle precauzioni contro un loro eventuale utilizzo; la migliore fra queste è una forza aerea adeguata in grado di colpire il nemico direttamente nel cielo»*[50].

L'aviazione da bombardamento deteneva quindi un ruolo importante, seppur non fondamentale. L'obiettivo, in questi primi piani di difesa continentale, in cui Mitchell intravedeva le caratteristiche fondamentali della guerra futura, non era tanto quello di dimostrare le capacità e le potenzialità di una tattica rivoluzionaria, come quella del bombardamento aereo, quanto di dimostrare la fine dell'era del *sea power* e l'avvio di quella dell'*air power*. La descrizione quindi dei pericoli e delle conseguenze derivanti da una forza da bombardamento nemica sui cieli d'America deve venir intesa solo alla luce di

---

(48) La descrizione del pericolo corso da quell'area degli Stati Uniti venne riportata anche dal "New York Times" il 29 gennaio 1921.

(49) Cfr. W. Mitchell, *America in the Air, op. cit.*, p. 343.

(50) Cfr. W. Mitchell, *What the Next War, op. cit.*, p. 11 e *America in the Air, op. cit.*, p. 345.

una lotta intrapresa da Mitchell allo scopo di fare capire che molti aspetti della vita politica e militare nazionali erano cambiati. L'intento, quindi, era quello di far emergere i limiti di una impostazione strategica della politica di sicurezza nazionale che faceva capo a quei centri tradizionali, reazionari e conservatori, come gli alti comandi della Marina e dell'Esercito.

Nello schema difensivo, tuttavia, Mitchell rivalutava sia le strutture che le azioni tattiche proprie della Marina e dell'Esercito. Di entrambe queste forze egli evidenziava le potenzialità del loro armamento tecnologicamente più avanzato (come i sottomarini e i mezzi corazzati), come pure il pericolo che questo armamento poteva rappresentare nei confronti della nazione americana. Parlando del sottomarino, che Mitchell considerava di gran lunga superato tecnologicamente dal mezzo aereo, egli tuttavia affermava: «*Il sottomarino continuerà a rappresentare un potente nemico. Sebbene esso navighi con una velocità minore dell'aereoplano, esso naviga però sotto le acque, e il suo avvicinamento è il più difficile da individuare*» (51).

Così il sottomarino rappresentava una pericolosa minaccia quando agiva come mezzo di protezione di una flotta nemica in avvicinamento alle coste americane, ed allo stesso tempo esso costituiva anche un'arma potentemente deterrente se usata a fianco del mezzo aereo: «*Una cosa di cui possiamo essere certi è che in futuro grandi navi si avvicineranno alle coste difese da sottomarini e da velivoli, con grande cautela e solo in caso di estrema necessità*» (52).

Così anche l'arma aerea in dotazione alle forze navali deteneva un ruolo fondamentale in uno schema strategico di guerra futura per la ricognizione e per l'attacco, sia in azioni indipendenti che a fianco di altre forze navali, come di quelle terrestri. Il ruolo che spettava alle forze aeree in dotazione alla Marina riguardava quindi essenzialmente la ricognizione e l'individuazione di forze navali in avvicinamento alle coste americane, l'individuazione di sottomarini, e quindi l'attacco alle forze avversarie. Nelle battaglie future, Mitchell prevedeva quindi lo scontro fra forze navali lungo le coste, ma soprattutto in alto mare, in cui interveniva in modo determinante anche la forza aerea: «*(...) è previsto che questa battaglia in alto mare non debba mai avvenire. Le grandi battaglie del futuro verrano probabilmente combattute lungo le coste, come accadeva in passato. In altre parole, una flotta cercherà l'altra, ma gli aerei da ricognizione, quelli da bombardamento, i sottomarini e i cacciatorpedinieri opereranno più lontano in modo da ottenere maggiori informazioni sulla forza nemica, la sua potenza, il tipo di navi e il suo eventuale piano di battaglia*» (53).

Così pure per quanto riguardava le battaglie terrestri per la difesa del territorio nazionale, la flotta aerea in dotazione all'Esercito assumeva un ruolo determinante. Questa forza aerea sarebbe intervenuta in azioni di controllo e di appoggio all'artiglieria, coprendo tutta l'estensione dei confini nazionali, ed in particolare delle coste. Con le sue unità (caccia, attacco e bombardamento) questa forza aerea avrebbe potuto concentrarsi su un punto ben definito e lottare per la supremazia aerea, in ogni luogo dove fosse stato necessario intervenire. Dopo lo scontro iniziale fra aerei da caccia, l'aviazione aveva il compito di intervenire a fianco dell'artiglieria e della fanteria, favorendo il controllo e l'osservazione delle forze a terra, oltre ad ostacolare l'attività di ricognizione da parte nemica. In seguito interveniva la forza da bombardamento con il compito di colpire obiettivi militari, vie di comunicazione ed industrie.

---

(51) Cfr. W. Mitchell, *What the Next War, op. cit.*, p. 4.

(52) *Ibidem.*

(53) *Ibidem*, p. 7.

Nel corso della elaborazione di questi scritti, Mitchell sembrava aver dimenticato la questione dell'indipendenza e dell'autonomia dell'*Air Service* nazionale. Questa dimenticanza risulta solo apparente. Lo schema di difesa delle coste così come dei centri abitati ed industriali nazionali più importanti, prevedeva la spartizione del dominio dell'aria fra la Marina e l'Esercito, che avrebbero agito però in un sistema di unità di comando (54). Se l'unificazione (55) di tutte le attività aeree nazionali era indispensabile in tempo di pace (in vista soprattutto di una economicità e una migliore amministrazione) lo era ancor più in tempo di guerra.

«*Attraverso un sistema di difesa aerea coordinata dell'intero paese, il passaggio delle forze aeree da una zona all'altra del paese e il rimpiazzo di uomini e materiali (...) potrebbero avvenire in maniera ordinata, e l'offensiva delle unità aeree potrebbe venir spostata da costa a costa in caso di necessità*» (56).

Solo l'unità nel comando e nel coordinamento delle azioni aeree avrebbe permesso di sfruttare appieno le capacità potenziali, come ad esempio la sorpresa, d'una azione di forze unite. La riuscita di un buon comando, coordinato e funzionale, di tutte le forze aviatorie, come di quelle di terra e di mare, dipendeva in larga parte dall'aviazione da ricognizione. Ad essa spettava il compito di informare e porre in contatto le diverse unità coinvolte nel conflitto in superficie (57). La riuscita nel coordinamento delle operazioni avrebbe quindi superato quei limiti derivanti dalla condizione di forza ausiliaria: la questione dell'indipendenza, di conseguenza, non era stata affatto dimenticata. L'obiettivo principale, tuttavia, in quel momento era di dimostrare le potenzialità dei mezzi aerei e la loro superiorità, fossero essi uniti in un'unica forza indipendente oppure ausiliari alle forze tradizionali già esistenti. Se non era possibile raggiungere la condizione di indipendenza in tempi brevi, non necessariamente si doveva sottovalutare l'importanza dell'unità di comando, primo elemento indispensabile non solo per una migliore collaborazione interforze, ma anche perché considerato il primo fattore determinante verso il riconoscimento della superiorità aerea rispetto alle altre forze armate. Il *command of the air force* sarebbe quindi

---

(54) In uno scritto apparso sulla rivista "Aviation" in data 11 settembre 1922 e dal titolo *The Logic of a Separate Air Force* (p. 319), l'anonimo autore - di inconfondibile formazione mitchelliana - riassumeva brevemente quali fossero i motivi e gli errori di valutazione alla base della generale titubanza alla separazione delle forze aeree della Marina e dell'Esercito e quindi all'unità di comando di un'unica ed autonoma forza aerea. La maggioranza degli ufficiali, infatti, benché comprendesse l'importanza dell'uniformità di una gestione operativa, tuttavia, affermava che essa non era praticabile se prima non veniva sperimentata anche in tempo di pace. Ciononostante essi riconfermavano la necessità che le forze aeree in tempo di guerra, come in tempo di pace, operassero strettamente a fianco della flotta e delle forze terrestri. Praticamente ne percepivano l'importanza, ma non erano in grado di vedere oltre quella che era stata l'esperienza del primo conflitto mondiale e quindi, in questa impostazione che risentiva dei limiti di un circolo vizioso, veniva negata alla forza aerea la possibilità di venir utilizzata in altri impieghi operativi. L'arma aerea di conseguenza, sebbene di enorme importanza, doveva rimanere una forza per la ricognizione: per questi ufficiali non si poteva pretendere di istituire una forza aerea e un comando totalmente autonomi solo per una forza tattica che, per sua natura, era destinata a cooperare innegabilmente con le altre forze armate. Questo brevissimo scritto ha il pregio di illustrare la confusione dottrinale e l'ottusità dominante presso la maggioranza degli ufficiali in servizio. Non meravigliano quindi le difficoltà e l'ostruzionismo incontrati da Mitchell nel corso della sua carriera e che furono in parte responsabili della lentezza con cui il sistema aeronautico militare americano si mosse nell'insieme della politica e della strategia nazionali.

(55) Cfr. W. Mitchell, *Our Army's Air Service, op. cit.*, p. 290.

(56) Cfr. W. Mitchell, *Distribution on Air Duty Between Army and Navy, Paper on Coast Defense,* non datato, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, pp. 17-18.

(57) Cfr. W. Mitchell, *America in the Air, op. cit.*, p. 346.

stato responsabile del coordinamento della difesa da terra, contro gli attacchi aerei, attraverso l'artiglieria antiaerea (anche se ancora troppo poco affidabile) potenziata con proiettori per l'avvistamento in caso di attacco notturno.

La vera forza rivoluzionaria dell'aviazione militare consisteva quindi nell'unità di comando delle forze aeree tattiche e strategiche, in azioni indipendenti come in quelle ausiliarie. Al suo confronto il dominio del mare, con il controllo delle vie di comunicazione, la lentezza del movimento dei suoi mezzi, l'imprecisione nel bombardamento della forza nemica, era destinato a passare in secondo piano: il futuro delle flotte navali mondiali sarebbe stato comunque peggiore se non ci fossero stati i sottomarini, con la loro grande potenza offensiva. Era veramente la fine del dominio di una concezione strategica che poneva il *sea power* come fondamento dell'intera politica di difesa nazionale.

Nello schema generale della guerra futura, tuttavia, veniva citato un altro elemento fondamentale, l'equilibrio di potenza. Secondo Mitchell, tale concetto era stato sino ad allora oggetto di semplici accordi, alleanze fra nazioni sulla base dell'amicizia e della stima reciproca. Ciò era divenuto ormai impossibile come pure impossibili le proposte di disarmo che stavano riscuotendo un enorme consenso di pubblico: «*Prima riusciremo ad ottenere un giusto equilibrio di forza fra le nazioni, e quindi permettere a ciascuna nazione di detenere una forza in grado di difenderla da sommosse interne, meno si correrà il rischio di riarmo in vista di un conflitto e di essere quindi coinvolti in una guerra. Ciò, tuttavia, non significa affatto disarmo. Infatti, dovrebbe esserci un accordo fra le nazioni in cui ciascuna possa porre dei limiti al suo sviluppo di mezzi offensivi proporzionalmente a quanto fatto da altre e con una forza sufficiente per la propria sicurezza interna*» (58).

Il disarmo per gli Stati Uniti, nelle condizioni in cui si trovava il sistema delle relazioni internazionali, significava per Mitchell "*follia criminale e un chiaro invito alla distruzione*".

Vi sarebbero state in futuro molteplici forme con cui combattere una guerra. Era quindi necessario operare per essere pronti ad affrontare ogni eventualità di un conflitto e proteggere la vita dei cittadini e il territorio degli Stati Uniti, proprio perché se quel paese era per la pace e la democrazia, ciò non valeva per altre nazioni. Le conclusioni a cui giunse Mitchell nel parlare della guerra futura riguardavano, quindi, la speranza di utilizzare questi potenti mezzi creati dal progresso tecnologico, come dalla fisica e dalla chimica, proprio a scopi deterrenti per quella nazione o quelle nazioni che in futuro avrebbero voluto servirsene: nessuno infatti poteva aver interesse a conquistare e dominare una nazione dalla terra bruciata e dalla popolazione totalmente distrutta.

Questo era il vero scopo dell'operato di Mitchell in quella prima metà degli anni '20; tuttavia, le sole parole non sarebbero bastate a far capire alla maggioranza dei suoi colleghi ufficiali in quali errori stava ancora incorrendo la politica militare nazionale. Mitchell decise quindi di passare a dimostrazioni vere e proprie della fondatezza delle sue affermazioni. Ad incitarlo e spronarlo furono proprio l'ostruzionismo e il conservatorismo dei suoi colleghi e dei suoi superiori, contro cui si scontrava ormai quotidianamente nel corso della sua campagna a favore di una aeronautica militare autonoma e potente.

---

(58) Cfr W. Mitchell, *What the Next War, op. cit.*, p. 10; e *Some Considerations Regarding a Limitation of Armaments*, e *The Effect of Air Power on the Modification of Limitation of International Armament*, non datati, Library of Congress, Manuscript Division, Washington.

3.4 I test di bombardamento delle navi da guerra

Lo scontro fra Mitchell ed i responsabili della Marina non si risolse solo attraverso le parole e i numerosi scritti e rapporti che il generale americano redasse in quegli anni. Proprio la esclusione alla nomina a capo dell'*Air Service* alla fine del 1919 e il continuo ostruzionismo contro cui si scontrava quotidianamente, portarono Mitchell ad agire esplicitamente attraverso dimostrazioni delle reali potenzialità e superiorità del mezzo aereo su quello navale, proponendo test di bombardamento di vecchie navi da guerra: l'obiettivo era quello di dimostrare chiaramente quanto la nave da guerra fosse ormai un elemento obsoleto e superato in uno schema moderno di guerra totale [59].

La proposta di bombardare vecchie navi da guerra non fu un'idea originale di Mitchell. Gli aviatori in forza presso la Marina, infatti, avevano più volte manifestato il proposito di sperimentare questi attacchi, ma avevano sempre ottenuto un diniego dai loro superiori. L'unico esperimento fatto dalla Marina fu quello contro la vecchia nave da guerra *U. U. S. Indiana,* nell'autunno del 1920. Quando Mitchell venne chiamato ad esprimere la sua opinione di fronte ad una Commissione di nomina congressuale, all'inizio del 1921, egli criticò apertamente l'operato dei suoi colleghi della Marina, affermando che il bombardamento era stato di tipo "statico", ossia la nave era stata minata e l'operato dei mezzi aerei era stato nell'insieme piuttosto limitato. Secondo Mitchell, ciò era stato voluto esplicitamente dai responsabili dell'Ammiragliato proprio per dimostrare l'improbabilità dell'affondamento di una nave da guerra con un semplice attacco dal cielo. L'affondamento dell'*Indiana* avrebbe avuto tuttavia conseguenze maggiori anche sulla persona dello stesso Mitchell. Fu proprio la sua rivelazione al pubblico dei risultati di quell'esperimento, ufficialmente segreto, ad alimentare una forte reazione di quelle correnti più tradizionaliste e conservatrici presenti negli alti comandi della Marina e dell'Esercito. Tuttavia, sebbene tali reazioni fossero molto dure, fu proprio il clamore provocato da Mitchell, sia presso gli organismi militari che presso il Congresso, a convincere i responsabili della Marina ad accettare la proposta di un nuovo tipo di esperimento, fornendo materiale da affondare [60].

Mitchell riuscì, quindi, fra il 1921 e il 1924 attraverso questi esperimenti a coinvolgere non solo il *War Department* ed i maggiori esponenti delle forze armate, ma anche le forze politiche e soprattutto l'opinione pubblica americana. Fu probabilmente questo il miglior risultato che Mitchell ottenne da quei test: coinvolgere non solo gli esperti militari, i politici e gli industriali americani interessati ad eventuali contratti e forniture, ma anche la maggioranza di un pubblico che non era certo incline a proposte di riarmo e di potenza militare. Lo scopo che Mitchell si proponeva di raggiungere con i test era diametralmente opposto a quello dei responsabili della Marina: se questi ultimi desideravano sperimentare l'effetto di un bombardamento sulla struttura meccanica della nave, Mitchell voleva dimostrare chiaramente che i bombardieri potevano distruggere totalmente una nave da guerra.

---

(59) La decisione di effettuare queste dimostrazioni fu presa soprattutto in reazione all'ostruzionismo che i responsabili politici, ma soprattutto quelli dell'Esercito e della Marina mostrarono nei confronti della richiesta avanzata in diversi periodi, sia da Menoher che da Mitchell, per un aumento dei fondi governativi o la dotazione all'*Air Service* di nuovi velivoli, come riportò il "New York Times" in alcuni articoli (11 oct. 1919, 4 may 1920 e 31 jan. 1921).

(60) Cfr. B. Davis, *op. cit.*, pp. 68-69.

Gli esperimenti di quegli anni non furono rilevanti tanto per le teorie che in effetti riuscirono a dimostrare, quanto piuttosto per le conseguenze che ebbero sulla persona di Mitchell; immediatamente, infatti, si costituirono schieramenti a favore o contro il generale americano, rendendo pubblica una diatriba che fino ad allora era rimasta alquanto circoscritta al solo ambiente militare. Mitchell aveva avuto già numerose occasioni per esprimere le sue opinioni in articoli su riviste (anche se per la maggioranza ristrette ai circoli militari), ed in ultimo anche in un libro, *Our Air Force*, apparso proprio nella primavera del '21. Tuttavia, proprio da quell'anno, il "New York Times" iniziò a pubblicare, quasi quotidianamente, notizie, reportages, interviste con Mitchell ed altri esponenti militari, proprio sulle questioni sollevate da quei test e sul problema della difesa nazionale degli Stati Uniti. Questo fatto risultava piuttosto curioso per un paese che manifestava continuamente i suoi propositi di pace e il desiderio di un disarmo mondiale. Mitchell divenne in tal modo un noto personaggio pubblico e la questione dell'*Air service*, come quella relativa ad una adeguata sicurezza nazionale, divennero le protagoniste di una lunga campagna su quotidiani e settimanali americani, proprio all'inizio degli anni '20 e per tutto il decennio della gestione governativa repubblicana.

Nel giugno del 1921 il "New York Times" riportava la notizia che il *Chief of Air Service* Charles Menoher, aveva richiesto al segretario alla Guerra Weeks, la destituzione di Mitchell come suo assistente, proprio in seguito alle rivelazioni circa l'affondamento dell'*Indiana*. Il quotidiano giustificava la richiesta motivandola in questi termini: «*Le azioni del generale Mitchell hanno provocato attriti all'interno dell'aeronautica militare. Il generale Mitchell è un tenace propugnatore dell'unificazione dell'arma aerea, ed è stato in prima fila nel movimento di quei piloti che sostengono che le navi da guerra siano rese obsolete dall'impiego del mezzo aereo e dei sottomarini*» (61).

La polemica sollevata da Menoher, e subito circoscritta dall'atteggiamento diplomatico di Weeks che provava profonda stima per entrambi questi ufficiali, si rivelò in seguito come una vera e propria campagna pubblicitaria circa quelli che erano gli intenti di Mitchell, ossia «*(...) la rivendicazione della creazione di un'aeronautica indipendente per l'Esercito e la Marina e l'affermazione che egli può dimostrare attraverso esperimenti che i velivoli da bombardamento possono rendere le navi da guerra impotenti*» (62).

La polemica ovviamente ruotava anche su temi come quello relativo alla nomina di ufficiali piloti, quindi esperti di cose aeronautiche, a posti di comando delle forze aviatorie, e non (come nel caso di Menoher) di bravi ufficiali, provenienti più da altre specialità delle forze armate.

Il segretario Weeks dopo aver dichiarato alla stampa quali erano stati i motivi dalla nomina di questi due generali a capo dell'*Army Air Service* (praticamente per meriti di guerra) concludeva in questo modo: «*È ormai chiaro per entrambi i generali, Menoher e Mitchell, che non si ripeteranno le azioni di quest'ultimo, ritenute la causa della richiesta di Menoher della sospensione del generale dal suo incarico*» (63).

---

(61) *Mitchell Removal Asked by Menoher*, in "New York Times", 10 jun. 1921, p. 1.

(62) *Weeks Tries to End Rift in Air Service*, in "New York Times", 11 jun. 1921.

(63) *Weeks Restores Peace in Air Branches*, in "New York Times",18 jun. 1921. Sulla questione intervenne anche il presidente americano Harding il quale, nel corso della sua campagna elettorale, affermò quanto fosse necessario tentare di unificare tutte le attività aeree governative nazionali sotto un'unica direzione, in modo da ottenere

Le speranze di Weeks, tuttavia sarebbero andate ben presto deluse. Nel luglio dello stesso anno, proprio quando all'interno della Marina si stava ridiscutendo l'intero programma di costruzione della flotta, Mitchell iniziò gli esperimenti contro vecchie navi da guerra tedesche, alimentando nuovamente la polemica e la tensione all'interno delle forze armate.

Il primo esperimento più significativo avvenne il 21 luglio del 1921 (64) contro la corazzata *Ostfriesland,* nave da guerra tedesca del primo conflitto mondiale. Nel 1925, parlando di quell'esperimento Mitchell affermava: «*Quello fu il nostro vero esperimento. Se non fossimo riusciti ad affondare quella nave gli sforzi fatti contro navi più piccole sarebbero stati sminuiti e lo sviluppo della forza aerea contro quella marittima si sarebbe fermato, almeno al momento attuale*» (65).

Fu sicuramente l'inizio di una nuova epoca per la storia navale ed aviatoria americana, ma lo fu ancor più per Mitchell. Le polemiche, le critiche, come pure gli apprezzamenti per il suo operato non tardarono a manifestarsi già all'indomani di quell'avvenimento. Il "New York Times" intitolava il suo articolo in prima pagina *"Is Battleship Obsolete?"*; sebbene la risposta degli osservatori fosse negativa, tuttavia, quell'affondamento aveva dimostrato quanto fosse urgente pensare a nuovi sistemi di difesa nazionale (66).

«*Un fatto è stato dimostrato: che una corazzata può venir affondata da una bomba sganciata da un velivolo. Questo è il vero risultato dell'intera questione. Non ho cambiato affatto la mia opinione in seguito a queste manovre di bombardamento. Ho sempre sostenuto che gli esplosivi costituiscono una grave minaccia per le grandi navi e che sia necessario ricorrere a misure precauzionali straordinarie per far fronte a questa minaccia (...). Non ho mai pensato che questa minaccia potesse togliere di mezzo le navi da guerra. Non penso che questo dimostri che la nave da guerra sia condannata a scomparire, ma non riesco a pensare ora che qualcuno dubiti del fatto che il bombardamento aereo costituisce una vera minaccia per la nave da guerra e che tale problema deve quindi essere affrontato*» (67).

(*segue:* nota 63)
maggior efficienza e una migliore economia e gestione amministrativa, sopratutto per quanto concerneva la definizione di contratti per la costruzione di velivoli con le industrie private: "Un settore stipula contratti senza preoccuparsi di quanto fatto da un'altra organizzazione aviatoria governativa, ed è convinzione del presidente che ciò non giovi alla costituzione di una industria aviatoria privata negli Stati Uniti. L'industria aviatoria dipende quasi totalmente da sovvenzioni governative, essendo molto limitata la domanda per uso commerciale, e si ritiene che molte di queste saranno costrette a chiudere, a meno che il Governo non predisponga contratti tali da chiarire tutte le specificità che debbono essere rispettate da coloro che producono aerei conformemente agli standard governativi". Cfr. *President Harding Favors United Air Service,* in "Aviation", 25 jul. 1921, p. 96. Tuttavia, appena insediato alla Casa Bianca, Harding divenne più schivo nel sostenere la causa dell'unificazione aerea. Davis afferma che Mitchell fosse convinto che a cambiare l'opinione del neo presidente fossero intervenuti quei congressisti e quelle *lobbies* più legati agli interessi dell'industria navale che di quella aeronautica. Cfr. B. Davis, *op. cit.,* p. 85.

(64) Sia il 13 che il 18 luglio dello stesso anno erano stati sperimentati bombardamenti contro un sottomarino, un cacciatorpediniere ed un incrociatore tedeschi, in azioni coordinate fra le aviazioni dell'Esercito e della Marina, organizzate e comandate da Mitchell. Questi esperimenti non ebbero però il clamore di stampa di quelli che seguirono. Cfr. *Bombing of Warships Proves Air Power,* in "Aviation", 25 jul. 1921, pp. 96-98.

(65) Cfr. W. Mitchell, *Aircraft Dominate Seacraft,* in "The Saturday Evening Post", 21 jan. 1925, p. 72.

(66) Il generale dell'Esercito Williams, presente all'esperimento dichiarava al "New York Times" (22 jul. 1921, p. 1): "Non penso che le moderne navi da guerra siano state messe da parte o rese obsolete dall'affondamento della Ostfriesland. Una bomba è esplosa e il suo scoppio è stato sentito in tutto il mondo. L'affondamento della Ostfriesland significa infatti che la corazzata sta per confrontarsi con una nuova minaccia che deve essere affrontata con tutti gli studi e gli sforzi possibili".

(67) Cfr. *Ostfriesland Sunk by 2000 - lb Aircraft Bombs,* in "Aviation", 1 aug. 1921, pp. 130-131; si veda inoltre *What General Mitchell Claimed* nello stesso numero della rivista, p. 133, in cui vengono riproposti i temi dominanti del pensiero di Mitchell, anche se espressi nel febbraio di quell'anno di fronte all'*House Committee on Naval Affairs.*

Vi fu chi, come il *Director of Naval Aircraft* il capitano Moffat, intravide la necessità di sostenere la richiesta al Congresso di maggiori fondi per la dotazione di portaerei [68]. Una richiesta, questa, che non risultava strana, soprattutto dopo che il presidente Harding aveva annunciato all'inizio dello stesso anno la volontà di convocare una conferenza internazionale sul disarmo navale, in cui, tuttavia, sarebbe stato rilanciato un programma di potenziamento attraverso le portaerei.

La maggioranza dei presenti al test, tuttavia, polemizzò affermando che quell'esperimento presentava ancora troppi limiti: la nave era vecchia, senza difesa, ed erano occorsi numerosi tentativi prima che venisse affondata. Vi fu chi sostenne che per trasportare il tonnellaggio di esplosivo utilizzato per quell'affondamento, sarebbe stato necessario un velivolo di grandi di mensioni e quindi troppo lento per diventare una vera minaccia per una nave moderna e ben armata [69]. Le stesse osservazioni vennero proposte anche nel rapporto redatto dal *Joint Board* e datato 19 agosto 1921: era sì necessario pensare ad una ripianificazione dell'intera strategia nazionale, ma ciò non significava affatto che la nave da guerra fosse un mezzo ormai obsoleto. Il mezzo aereo doveva infatti venir inteso solo come strumento di potenziamento della forza navale, che fondava la sua superiorità proprio sulla nave da guerra: «*Lo sviluppo del mezzo aereo invece di risultare come un mezzo bellico economico in grado di abolire la nave da guerra, è risultato complicare ulteriormente il modo di condurre la guerra navale*" [70].

Queste conclusioni si fondavano su considerazioni tecniche specifiche: il raggio d'azione del mezzo aereo così armato, e quindi con meno carburante, era indubbiamente più limitato di quello di una nave da guerra. Inoltre, l'esperimento non prevedeva quelle che erano le condizioni belliche, il movimento del mezzo, la mancanza di un'antiaerea nemica a cui rispondere ed inoltre l'attacco era stato condotto in ottime condizioni di visibilità. Per il *Joint Board* era necessario, quindi, potenziare rapidamente l'armamento antiaereo e dotare la flotta di aerei da caccia, imbarcati su portaerei, costantemente protette da navi da guerra. Il rapporto, dunque, terminava ribadendo il ruolo dominante della Marina nell'insieme della strategia nazionale, riproponendo in tal modo i temi propri del *sea power*. Se l'affondamento della *Ostfriesland* aveva segnato per Mitchell e i suoi sostenitori l'inizio di una nuova èra nella evoluzione del mezzo aereo, per i rappresentanti della Marina e dell'Esercito nazionali non era altro che una ulteriore occasione per mostrare l'attualità e le potenzialità della dottrina del potere marittimo.

La risposta di Mitchell, tuttavia, non si fece attendere. Proseguendo nella campagna di stampa iniziata proprio con l'esperimento del luglio di quell'anno, Mitchell riapriva la diatriba (come scriveva appunto il quotidiano newyorkese) con un rappporto redatto ed inviato a Menoher. Se quell'esperimento non era stato del tutto soddisfacente, era

---

(68) "Il risultato di ciò è che noi dobbiamo dotare le nostre navi di aerei e rendere le portaerei veloci. Mi spiace che nel nuovo progetto di legge il Congresso non abbia provveduto alle portaerei. Ve n'é bisogno. Dobbiamo farlo al più presto. Dobbiamo dotare le nostre navi di piloti in grado di affrontare bombardamenti aerei in caso di guerra, in attesa che ci dotiamo di portaerei". Cfr. *Ostfriesland Sunk, op. cit.*, p. 131. La prima portaerei venne commissionata, anche per via dell'insistenza di Mitchell presso il Congresso, nel marzo del 1922. Solo dopo cinque anni, tuttavia, la Marina americana venne dotata anche della *Saratoga* e della *Lexington*. Cfr. B. Davis, *op. cit.*, p. 118.

(69) Cfr. F.C. Hicks, *Airplanes against Battleship*, in "New York Times", 28 aug. 1921, pp. 4-5-22. Un interesse maggiore, più professionale ed esente da qualsiasi polemica interna, veniva invece dagli osservatori britannici presenti all'affondamento della vecchia nave da guerra tedesca. Cfr. "New York Times", 23 jul. 1921, p. 1.

(70) Cfr. *Report on Bombing Tests*, in "Aviation", 5 sept. 1921, p. 276.

necessario ricercare i motivi proprio negli ordini che erano stati imposti all'avvio di quella operazione. Sinteticamente, il "New York Times" riferiva le critiche mosse da Mitchell: *«Se fosse stato permesso all'aviazione di attaccare come voluto, il mezzo navale non avrebbe resistito dieci minuti. La prima brigata aerea avrebbe potuto mettere fuori combattimento l'intera flotta incaricata della difesa delle coste atlantiche in un solo attacco. Il problema della distruzione della nave attraverso il mezzo aereo è definito. Esso è stato risolto»* (71).

Il rapporto continuava proponendo nuove strutture di comando (un dipartimento della difesa ed uno dell'aviazione con poteri uguali a quelli del dipartimento della Guerra e della Marina), ma soprattutto nuovi schemi di difesa nazionale, che ribadivano la superiorità del mezzo aereo su quello navale, anche e principalmente in condizioni belliche *("Una corazzata che marci a tutto vapore e a grande velocità è un obiettivo molto più facile da colpire e mettere fuori combattimento")* (72). I danni sarebbero stati ancora più pesanti se fossero stati utilizzati missili, bombe a gas e mine. Quel che Mitchell voleva dimostrare, insomma, non era solo la vulnerabilità della flotta navale, ma l'impossibilità di affidarle l'intero sistema di difesa e protezione del territorio nazionale degli Stati Uniti.

Un quotidiano di grande divulgazione come il "New York Times", appunto, proponeva al pubblico americano temi mitchelliani come la difesa delle grandi città americane e il pericolo di attacchi con armi venefiche e chimiche. Queste argomentazioni in un clima politico nazionale che voleva gli Stati Uniti fautori di pace e di una politica isolazionista, non potevano che diventare un'arma a doppio taglio per Mitchell (73). Gli effetti non tardarono a manifestarsi: nel settembre dello stesso anno Menoher, forse turbato dal clamore suscitato dalle critiche di Mitchell alla sua gestione dell'*Air Service*, presentò le sue dimissioni. Mason Patrick, comandante dell'Accademia di West Point, venne nominato *Chief of Air Service,* incarico che certamente Mitchell sperava gli venisse affidato (74). Il *General Staff*, con

---

(71) Cfr. *Mitchell Attacks Bombs Test Findings,* in "New York Times", 14 sept. 1921 e l'articolo apparso con lo stesso titolo su "Aviation", 26 sept. 1921, p. 397.

(72) Cfr. "New York Times", 14 sept. 1921.

(73) Alcuni osservatori del tempo, come pure in seguito alcuni storici, hanno sostenuto la tesi per cui l'atteggiamento di Mitchell, poco rispettoso delle regole ed anche del segreto militare, ostacolò notevolmente anche l'operato della Marina, intenta ad ottenere maggiori informazioni circa l'armamento e la protezione più idonei alla nave da guerra contro un attacco dal cielo. Questa interpretazione venne più volte ripresa dagli storici, tanto che venne anche avanzata la teoria secondo cui Mitchell, proprio perchè limitò ed influenzò l'insieme dell'evoluzione della tattica navale degli anni seguenti, sarebbe da considerarsi uno dei maggiori responsabili dei fatti di Pearl Harbor. Cfr. B. Davis, *op. cit.*, p. 117.

(74) La campagna di stampa fu certamente notevole come dimostra l'articolo apparso su "Aviation" del 26 settembre 1921, dal titolo *A National Crisis.* L'anonimo autore, forse influenzato dalle idee di Mitchell, affermava che era diventato ormai determinante per la sopravvivenza della forza aerea nazionale, la nomina di un comandante dell'*Air Service* che fosse anche un ufficiale pilota. L'occasione per questa proposta era data proprio dalle dimissioni del generale Menoher (proveniente dalla fanteria e senza alcuna esperienza di volo) da *Chief of Air Service.* Il segretario alla Guerra avrebbe dovuto quindi rendersi conto della necessità di scegliere fra gli ufficiali piloti il successore di Menoher, non solo per conformarsi alle esperienze degli altri paesi, ma proprio per riparare ad un grave errore nei piani di difesa e di sicurezza nazionali che, in quel momento, rappresentavano un aspetto così grave da provocare una pericolosa "crisi nazionale" in campo militare, oltre ad un notevole ritardo nello sviluppo aeronautico: "Come possiamo pretendere di sviluppare un adeguato spirito nel personale della nostra aeronautica, se non sotto il comando di un pilota? Come pure possiamo pretendere che essa riesca ad acquisire un suo giusto posto fra le altre forze armate se il suo Comandante non rappresenta l'equipaggio di volo? I piloti sono l'aeronautica. Essi vogliono un pilota che li comandi. Se non viene scelto per questo compito un ufficiale pilota, la nostra difesa aerea ne soffrirà. È urgente che il segretario alla Guerra consideri questo problema e che intraveda le ragioni per far avanzare il generale Mitchell alla posizione di capo".

a capo il generale Pershing e il segretario Weeks, tuttavia, nominò Patrick, giustificando tale scelta sulla base delle sue capacità di comando e di controllo anche su caratteri particolari come quello di Mitchell, appunto.

Sebbene Patrick nutrisse molta stima per Mitchell, egli dovette imporsi e rifiutare categoricamente il progetto di riforma radicale dell'*Air Service* che il generale gli propose all'indomani del suo insediamento a capo della forza aeronautica dell'Esercito. Mitchell avanzò quindi le sue dimissioni anche se volle attendere almeno la conclusione di un altro test, quello del bombardamento contro la nave da guerra *Alabama,* sempre nel settembre del 1921 (75).

L'esperimento si risolse ancora una volta in un trionfo di pubblico per Mitchell; tuttavia una parte del rapporto che Mitchell redasse per i suoi superiori in relazione ai risultati del test, apparve su un quotidiano di Chicago ed egli venne nuovamente imputato di aver fatto trapelare segreti militari. Mitchell, pur ammettendo di aver fatto dichiarazioni in proposito, non era della stessa opinione; l'esperimento del bombardamento era aperto al pubblico, tanto che giornalisti e fotografi erano stati invitati a parteciparvi (i più solidali con Mitchell videro in questo il desiderio dei suoi oppositori militari di far partecipe la stampa del fallimento dell'*Air Service*); inoltre, il rapporto redatto da Mitchell circolava liberamente fra gli ufficiali presenti al test.

Queste disavventure e le feroci critiche che gli vennero mosse — sempre circoscritte tuttavia all'operato di mediatore di Weeks — segnarono comunque la prima tappa di una lunga serie di scontri con i suoi superiori e colleghi. Forse per allontanarsi da quel clima non molto favorevole — a cui si erano aggiunti problemi famigliari — Mitchell intraprese un lungo viaggio fra i più grandi centri aviatori europei (dopo aver partecipato come *air adviser* alla Conferenza sul disarmo navale di Washington) con l'ordine dei suoi superiori di ottenere informazioni complete e soddisfacenti sulla condizione aviatoria in Europa, ma con la raccomandazione di non compromettere la conferenza sul disarmo in corso con il suo atteggiamento critico e polemico sulle politiche seguite allora dall'*Air Service* americano, alimentando dissapori e creando in tal modo incidenti diplomatici (76). Mitchell già possedeva una rete informativa che praticamente toccava tutte le principali fonti militari europee e faceva capo agli addetti militari delle diverse ambasciate americane in Europa.

Nel corso di quel viaggio, che durò dal dicembre del '21 al marzo del '22, egli venne ben accolto dalle autorità e dai militari europei, che erano a conoscenza delle sue imprese e dei suoi esperimenti contro le vecchie navi da guerra. Nel corso del suo viaggio egli incontrò militari, aviatori, industriali aeronautici di numerosi paesi. Al suo rientro negli Stati Uniti, Mitchell redasse un rapporto per il suo superiore Patrick, in cui egli descrisse le condizioni in cui versavano le altre aviazioni europee. Egli parlò dell'aviazione francese e di come la Francia fosse veramente una grande nazione militare, forse la più potente allora in Europa. Il clamore dei suoi esperimenti aveva fatto anche conoscere agli aviatori francesi le sue dottrine e questi concordavano con lui nell'impiego dell'arma aerea indipendente, soprattutto per il raggiungimento, attraverso uno scontro aviatorio iniziale, del

---

(75) Cfr. *Bombing Tests of U.S.S. Alabama,* in "Aviation", 3 oct. 1921, pp. 396-397; e B. Davis, *op. cit.,* pp. 122-126. Si veda inoltre W. Mitchell, *The Italian Flight,* Library of Congress, Manuscript Division, Washington, probabilmente del 1927.

(76) Cfr. B. Davis, *op. cit.,* pp. 113-134.

dominio dell'aria. Mitchell affermò inoltre che la minaccia più grave presente presso la forza aerea francese era rappresentata dallo scontro, peraltro presente anche in altre aviazioni, fra due mentalità opposte: quella appartenente alla generazione dei piloti più anziani, maturi dell'esperienza bellica del primo conflitto, e quella dei giovani, forse inesperti, ma piú inclini ad accettare nuove proposte e nuove dottrine d'impiego. All'interno dell'aeronautica militare francese, tuttavia, Mitchell scorse due elementi estremamente positivi ed interconnessi fra loro: una dottrina strategica che definiva l'aviazione come *first line of offence,* e la definizione di progetti (in parte realizzati) di bombardieri pesanti, tecnicamente superiori. Entrambi questi fattori erano connessi al timore, presente in maniera dominante presso gli ufficiali francesi, della minaccia militare tedesca, come di quella inglese, così vicine ai confini francesi.

La nazione meno preoccupata strategicamente, tuttavia più debole fra le potenze europee, era proprio l'Italia. Contrariamente alle ottime impressioni avute nel corso del primo conflitto mondiale e a quelle che ebbe modo di farsi in seguito proprio sull'aviazione del periodo fascista, Mitchell non condivise la politica condotta dal governo italiano in campo aeronautico. Al contrario, gli incontri che ebbe con industriali, come Caproni, ed altri esponenti aeronautici italiani, gli fecero intendere le potenzialità umane più che di mezzi veri e propri di cui poteva disporre la futura aviazione italiana. Egli affermò di aver incontrato *"più uomini in Italia di eccezionali capacità che in qualsiasi altra nazione"* (77). Numerosi storici concordano sul fatto che questo giudizio era riferito sicuramente all'ingegner Caproni e al generale Douhet, che era allora il principale e più interessante teorico italiano sull'impiego bellico dell'aviazione. Proprio nel 1921 (contemporaneamente all'uscita negli Stati Uniti di *Our Air Force* di Mitchell), in Italia veniva pubblicato il *Dominio dell'Aria,* scritto da questo generale italiano che avrebbe avuto in seguito un destino militare molto simile a quello del generale americano. La contemporanea apparizione di due scritti convergenti nella loro enunciazione strategica dell'uso del mezzo aereo, in un certo senso, avrebbe dovuto attenuare l'eccessiva e continua insistenza degli studiosi di storia del pensiero militare, sul problema di chi sia stato il vero artefice della dottrina del dominio o *mastery* o *control* dell'aria. Il maggiore biografo di Mitchell, Alfred Hurley, afferma che il generale americano incontrò Caproni, ma che *"ten years passed before Mitchell ever mentioned having 'frequent conversation' with Douhet"* (78), anche se non parlò mai di una particolare influenza douhetiana sul suo pensiero. Inoltre, nei documenti e nei manoscritti presenti a Washington non risulta che, prima del '21, vi fosse stato alcun contatto, di qualsiasi natura, fra Mitchell e Douhet. Ciò di cui vi è maggior certezza è la conoscenza che Mitchell fece delle idee di Douhet attraverso un incontro che il generale americano ebbe con Lester Gardner, direttore della rivista "Aviation", il quale aveva ricevuto dal colonnello Guidoni, allora *air attachè* presso l'ambasciata italiana a Washington, un articolo in cui si parlava dell'operato dell'ufficiale italiano. Mitchell sarebbe stato molto colpito da quelle idee, almeno sulla base di quanto venne riferito da Gardner a Guidoni, il quale non tardò a comunicarlo a Douhet.

L'elemento chiave di tutta questa vicenda che appassiona da anni storici e studiosi di Douhet fu sicuramente l'ingegner Caproni. Quest'uomo, di grande intelligenza e volontà, oltre che grande amico di Douhet, ebbe numerosi incontri con aviatori europei già

---

(77) Cfr. A. Hurley, *Billy Mitchell, Crusader of Air Power,* New York 1964, p. 75.

(78) *Ibidem.*

negli anni del primo conflitto mondiale; Mitchell era quindi convinto della sua notevole importanza ed incidenza nell'influenzare il pensiero di ufficiali ed aviatori europei ed americani, come pure di quegli esperti che avevano fatto parte della missione Bolling del 1917. Fu quindi un insieme di avvenimenti a caratterizzare la formazione aeronautica di Douhet e Mitchell a partire dall'esperienza della grande guerra. In ogni caso, la soluzione di questo problema, che ancora oggi trova un nutrito pubblico di studiosi, non può che risolversi in un mero diletto accademico: lo studio della storia del primo conflitto mondiale e, in alcuni casi, anche degli anni immediatamente antecedenti quella guerra, mostra come la dottrina del dominio dell'aria non sia stato frutto del genio intuitivo né di Douhet né di Mitchell. Questi due autori, indipendentemente da eventuali incontri diretti, ebbero solo la chiara intuizione di trascrivere in articoli o testi quelli che erano i principi alla base dell'uso del mezzo aereo, definendo in tal modo una nuova dottrina strategica, ed ebbero la ferma volontà di portare avanti una campagna, nei loro rispettivi paesi, per la creazione di una potente arma aerea indipendente.

Qualunque sia stata l'origine di quel nuovo corso del pensiero militare che si fondava sulla superiorità del mezzo aereo, nel 1922 Douhet e Mitchell avevano in comune molte idee espresse nei saggi e negli articoli apparsi contemporaneamente nei loro rispettivi paesi. Entrambi confidavano nel rapido sviluppo dell'aviazione anche civile, speravano nella costituzione di un unico ministero della Difesa e in un'aviazione militare indipendente (che in Italia venne istituita all'inizio del '23). La loro terminologia bellica annoverava principi molto simili come il dominio dell'aria, il principio di azione offensiva di massa, sino al concetto di guerra totale.

Una minor raffinatezza dottrinale, ma un maggior interesse per gli aspetti puramente tecnici ed ingegneristici, Mitchell li trovò presso gli esponenti militari tedeschi. Era lo spirito militarista molto vivo a costituire la base dottrinale ed ideologica che spronava ufficiali, militari e tecnici aeronautici a sperimentare nuovi mezzi bellici, in violazione alle clausole del trattato di pace di Versailles. Era la loro volontà di non perdere il primato tecnologico in campo aeronautico che garantì quei progressi che Mitchell ebbe modo di verificare nella produzione di nuovi velivoli presso gli stabilimenti Junkers, Dornier ed anche Zeppelin (in Olanda incontrò Fokker).

Se Mitchell, sul continente europeo ebbe modo di verificare il progresso tecnologico incontrando gli ingegneri e i tecnici delle maggiori case costruttrici, in Gran Bretagna si rese conto della innovazione e della portata della grande politica a lungo termine condotta da Trenchard a favore dell'aviazione militare inglese. Perfettamente aggiornati sugli esperimenti di Mitchell che condividevano pienamente, Trenchard e i suoi collaboratori concordavano con lui sul fatto che una flotta navale in superficie non poteva più operare efficacemente e con successo contro la linea costiera di una nazione difesa in prevalenza da una forza aerea superiore. Questi argomenti erano indubbiamente di grande attualità e riscuotevano un enorme interesse presso i rappresentanti militari e politici di una nazione come la Gran Bretagna, circondata interamente dalle acque e con potenziali nemici posti a poche miglia di mare.

Ovunque andasse, Mitchell poteva quindi constatare la portata delle sue affermazioni e l'influenza delle sue azioni; come era accaduto con il primo conflitto mondiale, egli tornò in patria ricco di nuove energie e con nuove aspirazioni che influenzarono il suo operato nei mesi immediatamenti seguenti, dandogli l'appoggio morale che non poteva ottene re dai suoi colleghi ufficiali in patria. Mitchell, infatti, ebbe prova di questo atteggiamento

ostile nei suoi confronti proprio quando propose la sua relazione in merito a quel viaggio in un documento, di oltre quattro volumi, redatto con fotografie e schizzi di velivoli, motori, campi d'aviazione, così come pure di sue osservazioni personali.

«*Tutte le più grandi nazioni* — concludeva Mitchell — *hanno assegnato compiti specifici alle loro aviazioni, eserciti e flotte. Noi, negli Stati Uniti, non lo abbiamo fatto e, ogni giorno, se fossimo attaccati, nessuno saprebbe dire quali siano i compiti delle tre forze armate*» (79).

Sebbene egli si rivolgesse agli organismi militari superiori, come pure ai responsabili politici del Congresso chiedendo loro di costituire una commissione per studiare le condizioni dell'intera politica di difesa nazionale, il dipartimento di Guerra prese in esame il rapporto solo due anni dopo averlo ricevuto.

Al suo ritorno in patria, tuttavia, trovò il suo comandante Patrick più aperto e ben disposto ad accettare le sue proposte, forse perché conscio delle condizioni in cui versava l'*Air Service:* mancava, infatti, di personale ben addestrato, di un equipaggiamento come pure di velivoli moderni ed in grado di operare efficacemente. Nacque e si consolidò una buona intesa fra Patrick e Mitchell, nella comune e ferma convinzione che qualcosa doveva essere fatto per costruire un'aviazione militare nazionale forte, potente ed autonoma.

Se vi erano comunque nemici contro cui combattere fin dall'inizio, essi erano i rappresentanti reazionari e conservatori del *War Department* che provavano certamente una forma di gelosia per il nuovo *Air Service* ed una notevole invidia professionale nei confronti di Mitchell. Patrick, dal canto suo, provava invece una profonda stima. In un rapporto redatto nel giugno del 1922, affermava nei riguardi di Mitchell: «*Egli è un ufficiale capace oltre misura, forte e con carattere. Egli è a conoscenza di strategia e tattica aerea più di qualsiasi altro in questo paese. I risultati degli esperimenti da lui eseguiti nell'autunno del 1921 sono importanti e di grande portata*» (80).

Fu proprio lungo la linea iniziata con i test che Mitchell tentò ancora la strada verso un maggior coinvolgimento dell'opinione pubblica nel tentativo di ottenere un atteggiamento più conciliante dei suoi superiori e degli ufficiali delle altre forze armate. Alla fine dell'estate del 1923, Mitchell condusse quindi altri esperimenti, molto simili a quelli del '21 (81). Parlando proprio dell'esperienza di quei test Mitchell affermò: «*Mai più, ad eccezione di un altro conflitto, noi saremmo in grado di fare una esperienza come questa e mostrare tanta efficienza. Nessuno ha fatto meglio, sviluppato in maniera maggiore o ottenuto risultati migliori per quanto riguarda la difesa nazionale. Ma quanto poco è stato divulgato o apprezzato al di fuori delle stesse forze aeree. Nessun individuo intelligente e per nulla prevenuto, che ha capito la situazione ed è stato testimone di quanto è accaduto, può dubitare del loro ruolo assunto nello sviluppo dell'armamento offensivo e difensivo mondiale. Dovunque e ogni volta che un mezzo navale sia esposto al loro attacco, il mezzo aereo si dimostra assolutamente il migliore*» (82).

---

(79) Cfr. B. Davis, *op. cit.*, p. 141.

(80) *Ibidem*, p. 141.

(81) Per quanto riguarda quegli esperimenti si veda W. Mitchell, *Has Air Power Made the Battleship Obsolete?*, non datato, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, pp. 42 e seguenti; W. Mitchell, *Seacraft Dominate, op. cit.;* B. Davis, *op. cit.*, pp. 151 e seguenti; per gli aspetti puramente tecnici di quell'operazione si veda *Bombs Sink Battleships Virginia and New Jersey,* in "Aviation", 17 sept. 1923, pp. 330-334.

(82) Cfr.W. Mitchell , *Has Air Power, op. cit.*, p. 38 e p. 45.

Non doveva quindi meravigliare che Mitchell e i suoi sostenitori insistessero per una migliore organizzazione aviatoria come per una migliore difesa del territorio americano, troppo vulnerabile all'attacco aereo nemico. Tuttavia, poco tempo dopo (nel gennaio del 1925), sempre riferendosi a quei test, e ai record mondiali di volo fatti da americani come pure da aviatori di altre nazioni, Mitchell concludeva amaramente il suo articolo affermando: «*Nonostante la splendida azione di individui, che hanno condotto il mondo a sviluppare questa arte e scienza fondamentale, di cui ha beneficiato il commercio e il progresso civile, noi oggi a scapito delle nostre risorse e della nostra abilità stiamo regredendo in misura costante*» (83).

Sebbene coronati dal successo, quei test non garantirono a Mitchell il sostegno sperato per la costituzione di un'arma aerea indipendente responsabile della difesa nazionale. A quella conclusione, dignitosa ma non sufficiente per le ambizioni di Mitchell, contribuirono numerosi fattori: l'atteggiamento polemico e reazionario del dipartimento della Marina, che ostacolava in ogni modo la richiesta di vecchie navi da guerra per i test, come pure quello del nuovo presidente Coolidge (che nel 1923 succedette ad Harding) meno favorevole nei confronti delle argomentazioni di Mitchell che, secondo alcuni osservatori del tempo, sembrava irritare il presidente più di ogni altra persona a Washington (84).

Anche il pubblico, sebbene interessato, sembrava non dimostrare lo stesso entusiasmo del '21. Non vi erano più elementi di novità in quel che veniva sperimentato: anche se i quotidiani riportavano giornalmente notizie in merito all'*Air Service,* dimostravano tuttavia cautela nel commentare quegli avvenimenti. Indubbiamente tutto ciò fu il risultato di una manovra del dipartimento della Marina volta a screditare l'operato di Mitchell, soprattutto dopo che i suoi tentativi del '21 non avevano avuto molto successo (85).

Ancora una volta l'occasione per perfezionare il suo pensiero venne offerto da un altro viaggio che Mitchell intraprese proprio nel '23, non più in Europa, ma verso i paesi dell'Estremo oriente. L'occasione del viaggio, che durò nove mesi, non era data da un incarico ufficiale, ma da una ragione di natura strettamente privata, quella delle sue seconde nozze. Quel viaggio doveva aprire al generale americano nuove realtà e nuove idee che caratterizzarono in maniera determinante il suo operato negli anni immediatamente seguenti. Non vi sarebbero più state influenze douhetiane e considerazioni tratte da testimonianze di guerra. La semplice analisi delle realtà politiche, militari e strategiche di nazioni come il Giappone, o dell'arcipelago delle Filippine, come pure delle isole Hawaii, avrebbero dato vita ad una impostazione strategica totalmente nuova, improntata sull'azione offensiva e non sulla semplice difesa del territorio nazionale. Sarebbe nato cosí un nuovo periodo della storia del pensiero e dell'azione di Mitchell.

---

(83) Cfr. W. Mitchell, *Seacraft Dominate, op. cit.*, p. 78.

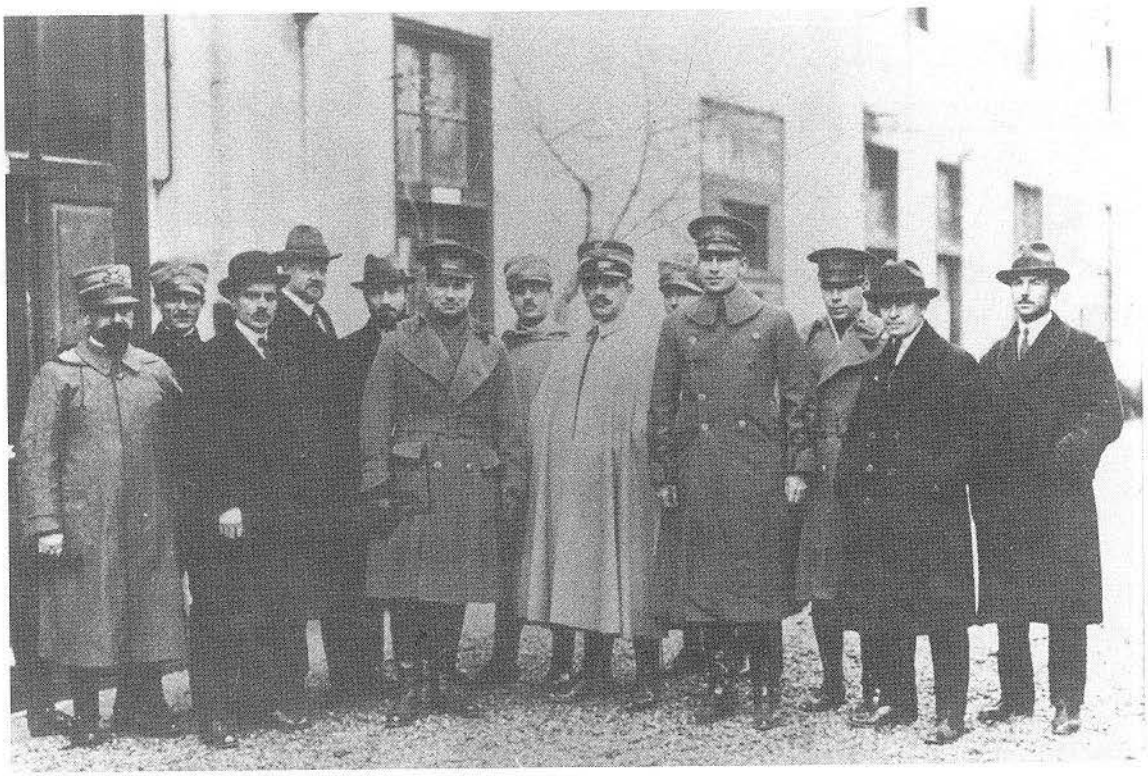
(84) Cfr. B. Davis, *op. cit.*, p. 151.

(85) *Ibidem*, p. 156.

Alfred Thayer Mahan, teorico del potere marittimo. *"U.S. Naval Developments" di Jan S. Breemer.*

Agosto 1918. Billy Mitchell diventa Capo dell'"Air Service, First Army". *"A History of the United States Air Force" di Alfred Goldberg.*

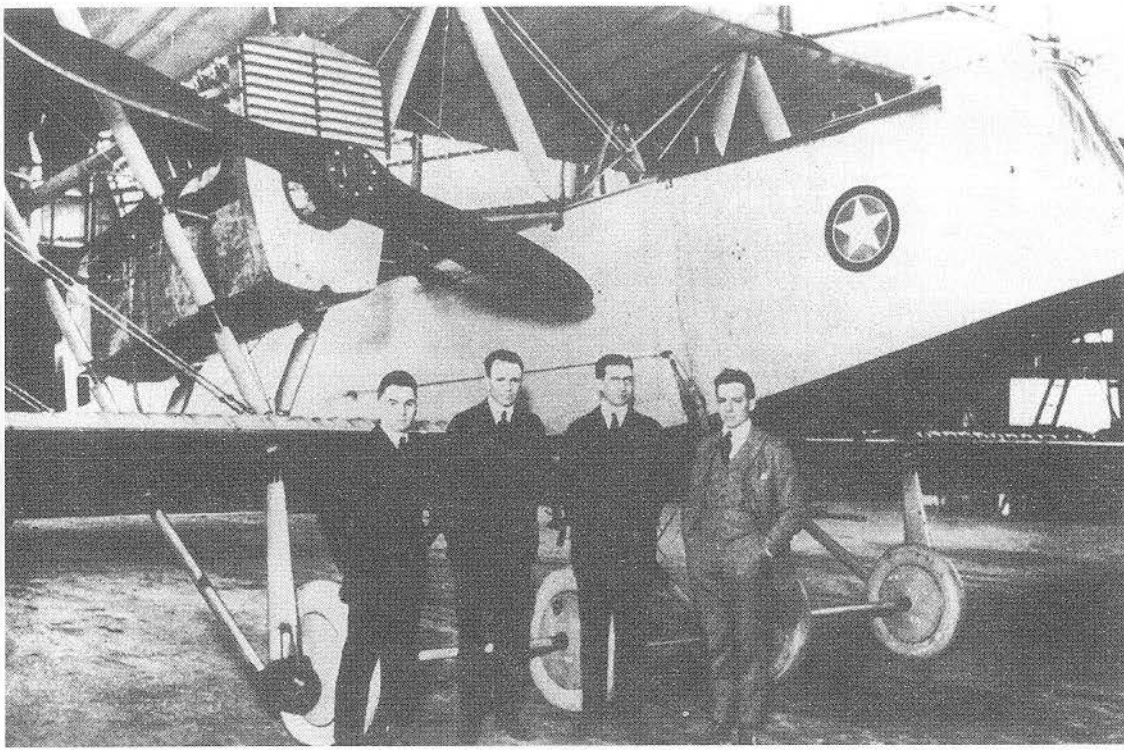
Giulio Douhet.



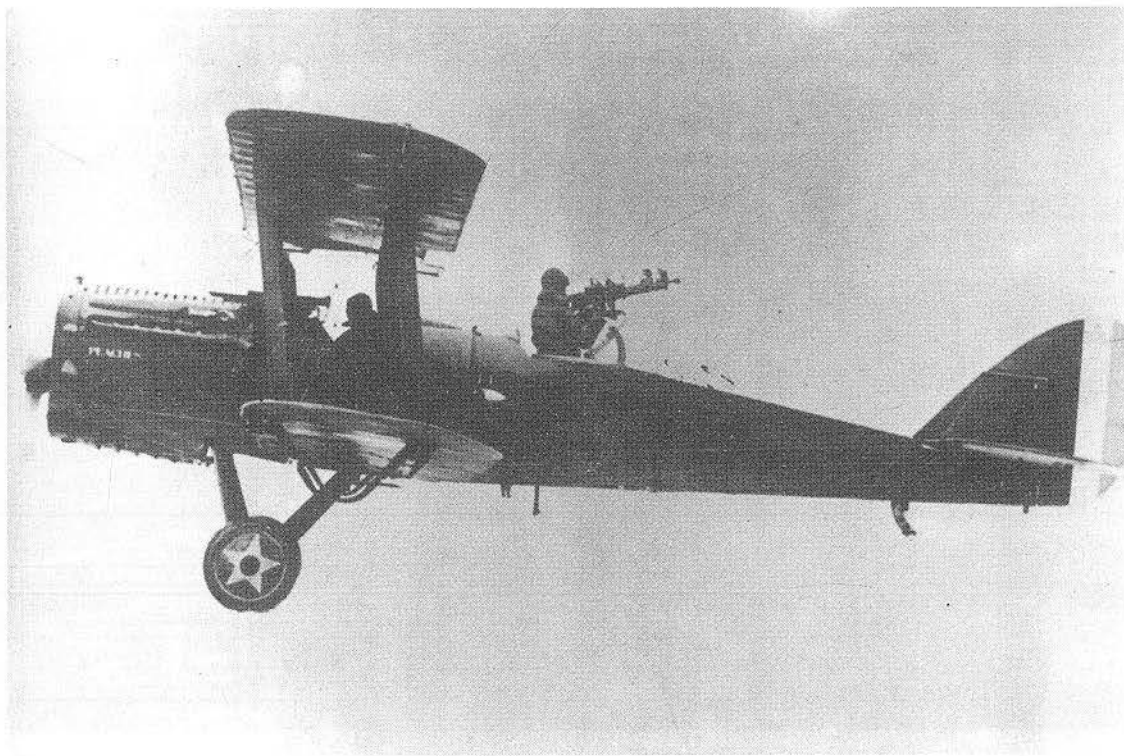
Febbraio 1922, Roma. Mitchell (sesto da sinistra) in missione in Europa. *"Billy Mitchell" di Alfred F. Hurley.*

Fiorello la Guardia con il costruttore aeronautico Gianni Caproni. *"Istruzione di Allievi Piloti americani in Italia nella Prima Guerra Mondiale" SMA - Ufficio Storico.*

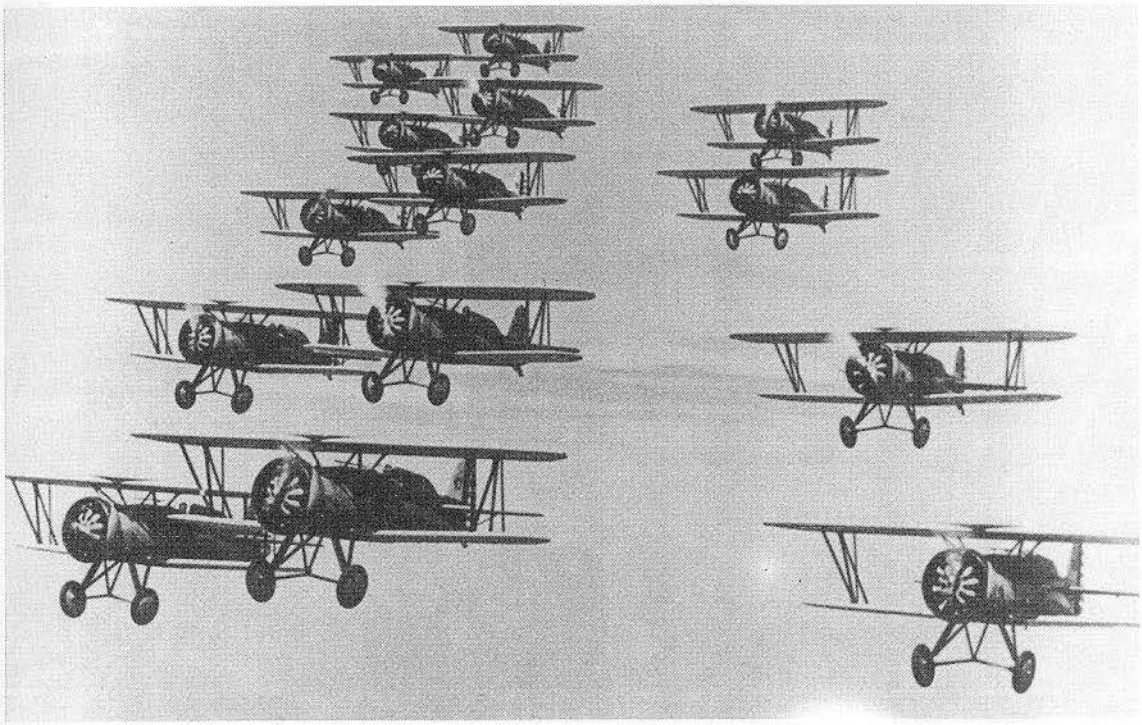
Il primo aeroplano Caproni costruito su licenza negli Stati Uniti.



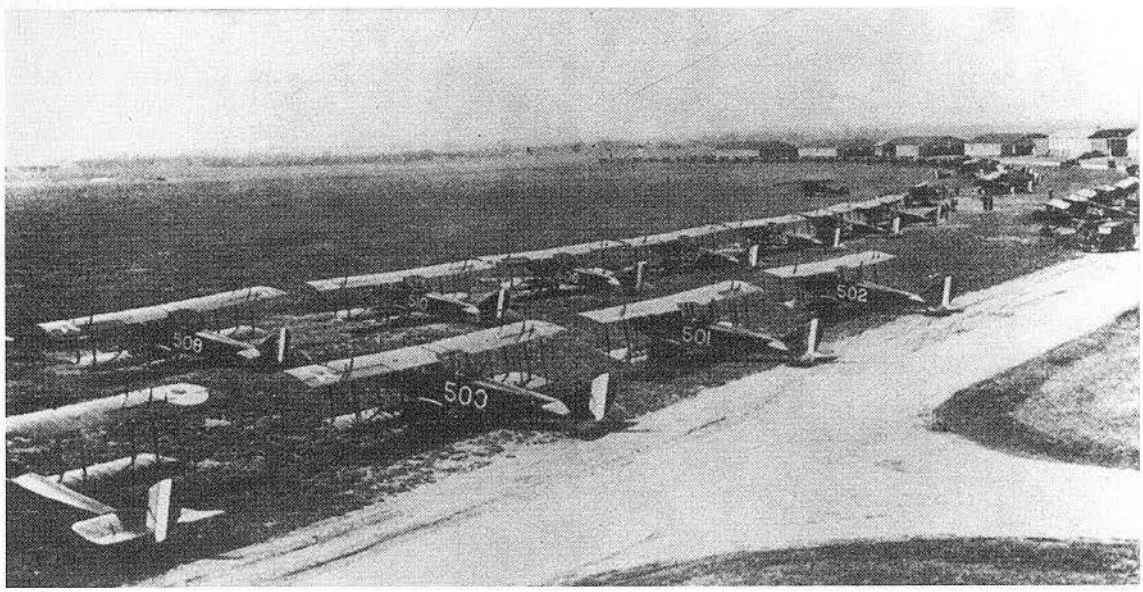
L'unico aereo da combattimento americano sviluppato durante la guerra: il bombardiere bimotore Martin che entrò in linea nei primi anni '20, assieme ai progettisti Lawrence Bell, Eric Springer, Glenn Martin, Donald Douglas. *"A History of the United States Air Force" di Alfred Goldberg.*



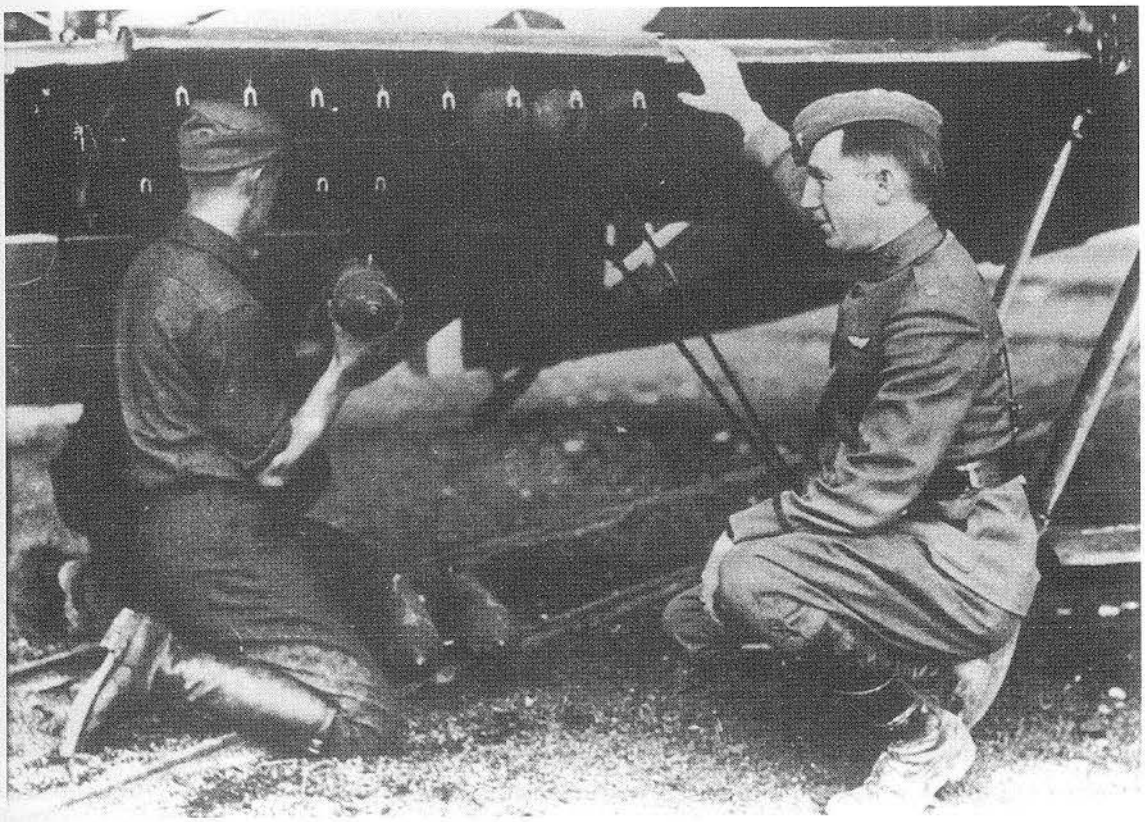
Un DH-4 di costruzione americana appartenente al 135° Squadrone aereo. *"The History of the Air Force" di David A. Anderton.*



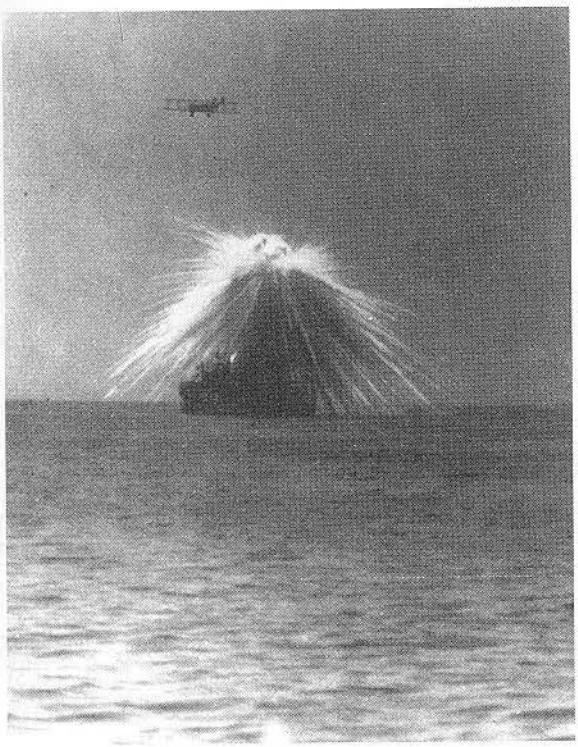
Aerei Boeing P-12E appartenenti al 27° "Pursuit Squadron". *"The History of the Air Force" di David A. Anderton.*



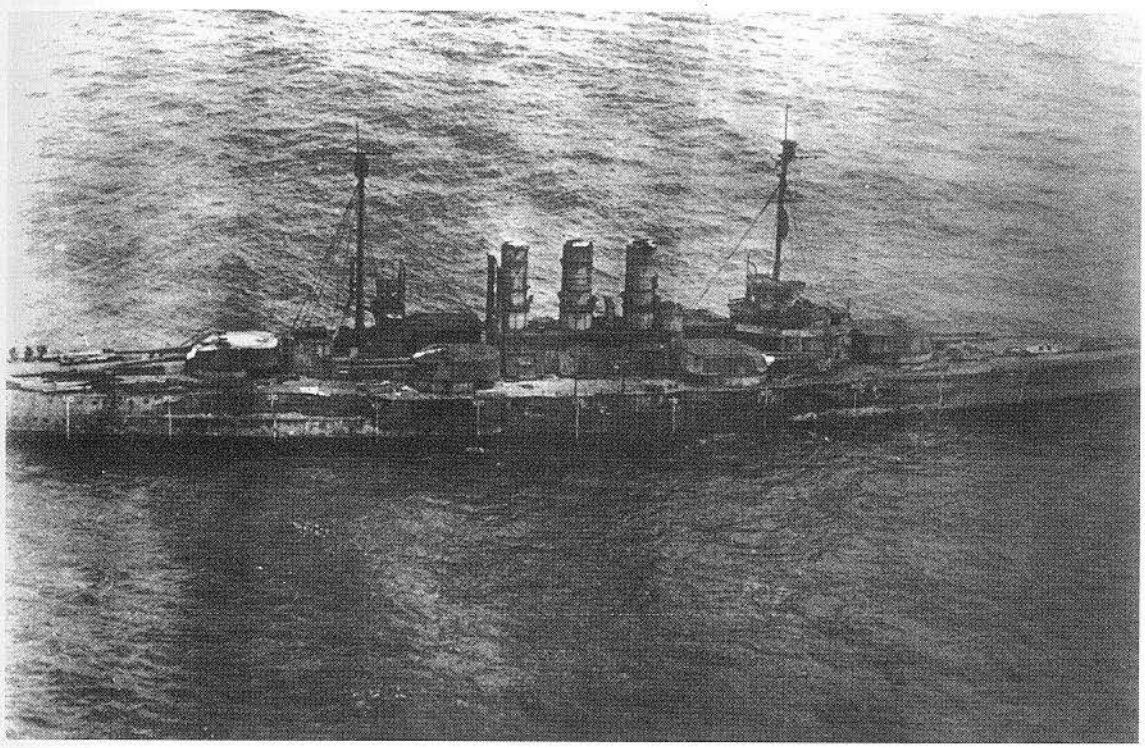
Brooks Field, Texas, uno dei ventisette campi di volo per l'addestramento dei piloti statunitensi nella 1ª Guerra Mondiale. *"A History of the United States Air Force" di Alfred Goldberg.*



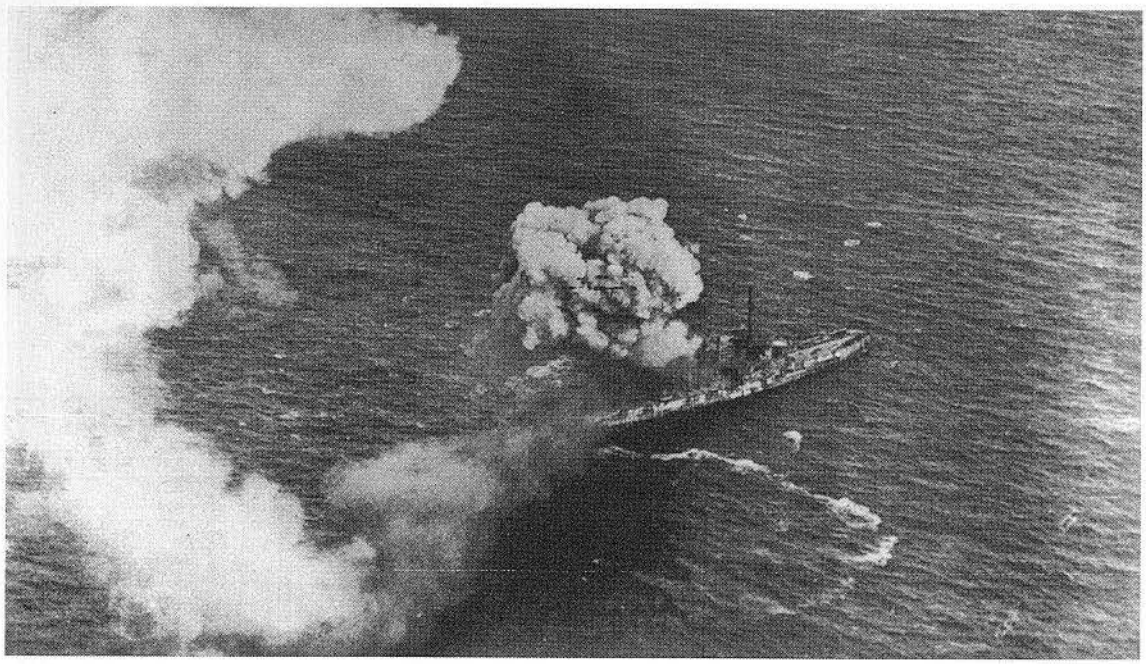
Munizionamento ed operazione di caricamento delle bombe. *"The U.S. Air Service in World War I", Office of Air Force History.*



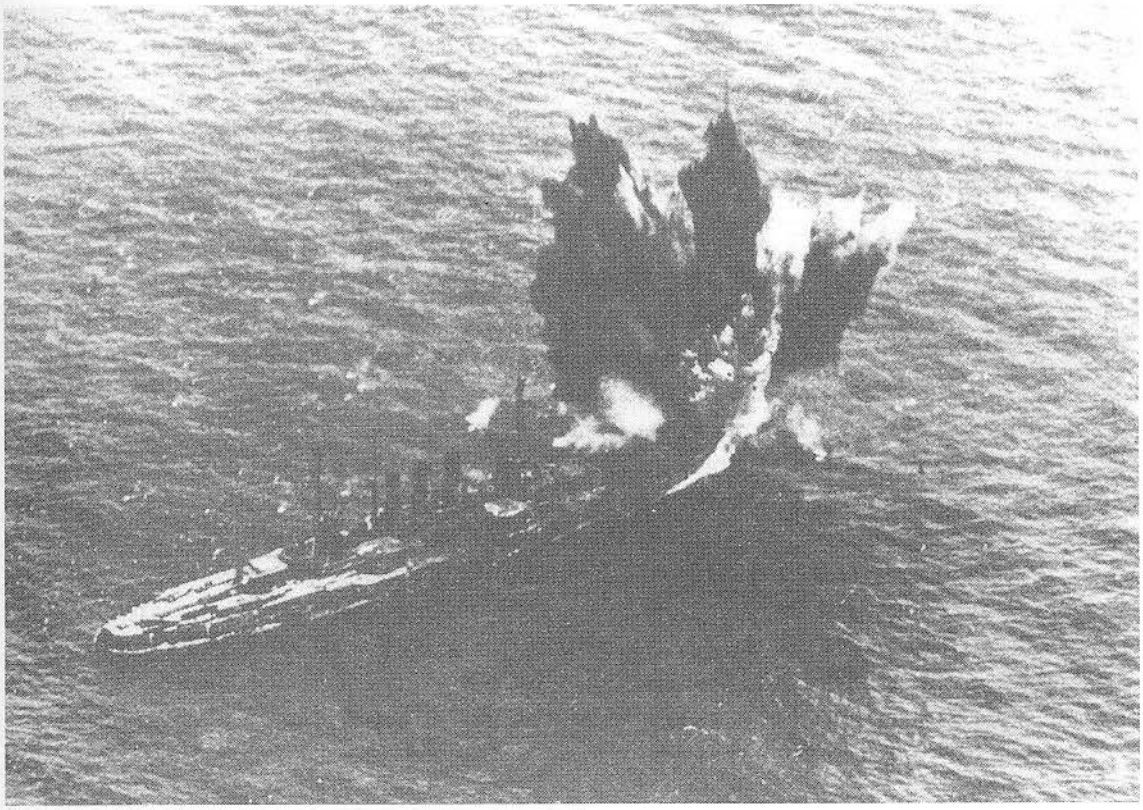
Dimostrazione degli effetti di una bomba al fosforo sulla USS Alabama. *"Pictorial History of the USAF" di David Mondey.*



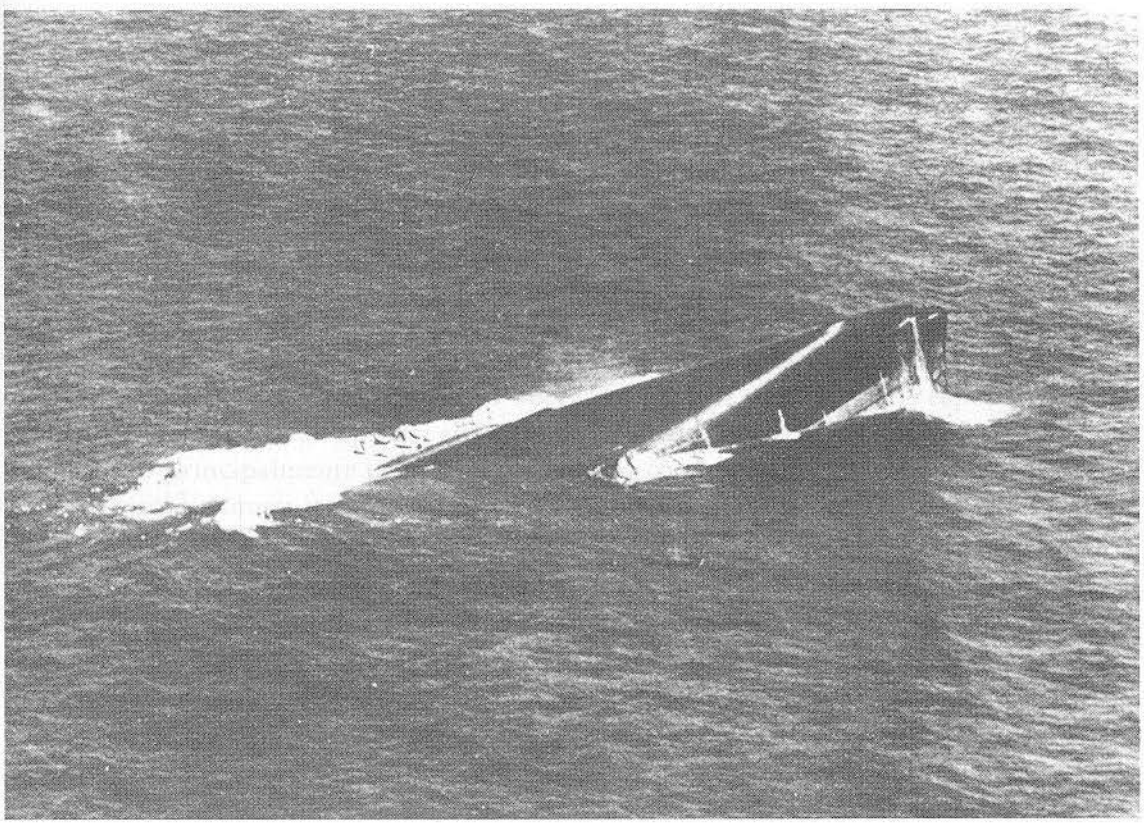
La nave da guerra tedesca "Ostfriesland", considerata inaffondabile, ripresa il giorno precedente al bombardamento dimostrativo ideato da Mitchell. *"Billy Mitchell" di Alfred F. Hurley.*



21 luglio 1921. La "Ostfriesland" colpita dai bombardieri Martin. *"Billy Mitchell" di Alfred F. Hurley.*



La nave viene colpita da una seconda bomba. *"Billy Mitchell" di Alfred F. Hurley.*



Gli ultimi minuti della "Ostfriesland". *"Billy Mitchell" di Alfred F. Hurley.*

Capitolo 4

IL PENSIERO DI WILLIAM MITCHELL, 1924-1925. L'AVIAZIONE INDIPENDENTE E L'ANALISI GEOSTRATEGICA

Lo studio della dottrina militare e delle proposte di riorganizzazione delle forze armate americane elaborato da William Mitchell può venir idealmente distinto in due periodi. In una prima fase, analizzata nei capitoli precedenti e che va dal grande conflitto mondiale alla prima metà degli anni '20, la dottrina mitchelliana dell'*air power* prese forma e contenuto, contrapponendosi totalmente a quella del *sea power* tradizionale e segnando in tal modo l'inizio dello scontro fra le autorità della *Navy* e lo stesso generale americano. Nel corso di questo primo periodo della sua attività come ufficiale e teorico dell'aviazione militare, Mitchell indirizzò tutte le sue energie nella definizione dei principi propri dell'*air power*, posto al centro dell'intera pianificazione di sicurezza e di difesa nazionale, superando l'impostazione del *sea power*, a suo parere obsoleta, che poneva la Marina come *first line of defense* nell'insieme della strategia di sicurezza nazionale degli Stati Uniti. A supporto e a dimostrazione della veridicità delle sue affermazioni, Mitchell non esitò a scontrarsi con i suoi colleghi e i suoi superiori militari per poter provare, anche con i fatti, le reali potenzialità offensive del mezzo aereo ed in particolare gli effetti devastanti del bombardamento aereo contro le navi da guerra.

Il secondo periodo che caratterizzò il pensiero strategico di Mitchell e che coprì gli anni dal 1924 al 1936 (anno della sua morte) ebbe una evoluzione del tutto diversa, sia rispetto alla definizione di una dottrina strategica di difesa nazionale più omogenea (ma soprattutto più moderna e coerente con la realtà internazionale degli Stati Uniti), sia per i risvolti che ebbe la diatriba, iniziata dallo stesso Mitchell all'interno delle forze armate americane, sulla sua carriera militare.

Questa seconda fase dell'operato di Mitchell risultò più intensa soprattutto per le vicende personali che lo videro dapprima retrocesso al grado di colonnello, quindi destituito dalla carica di *assistant* del *Chief of Air Service* e quindi costretto a dimettersi dal servizio attivo in seguito al verdetto della Corte marziale che lo giudicò alla fine del 1925.

L'elemento dominante di questo secondo periodo fu l'atteggiamento critico e polemico di Mitchell nei confronti dei suoi superiori e degli alti dirigenti politici americani, sempre ostili alle sue proposte di rinnovamento. Poste in secondo piano le argomentazioni di carattere più strettamente tecnico ed operativo proprie dell'*air power,* esposte eccezionalmente in alcuni articoli apparsi all'inizio del '25 sul "Saturday Evening Post", Mitchell si concentrò principalmente nello studio di quello che ipotizzava sarebbe stato in futuro il vero teatro di scontri fra Stati Uniti ed altre potenze straniere, ossia l'area dell'Oceano Pacifico.

Rispetto al periodo precedente, fu anche maggiore il suo sforzo per la elaborazione di una dottrina strategica non più esclusivamente indirizzata alla pianificazione difensiva nazionale, ma definita nei minimi particolari, sulla base di una complessa analisi della specifica condizione militare e strategica americana in quella particolare area.

Dopo il suo rientro dal viaggio in Estremo oriente nel 1924, se da un lato Mitchell diede per scontati o perfettamente assimilati dai suoi superiori e dal pubblico americano il concetto e la portata innovativa dei principi dell'*air power,* dall'altro lato indirizzò sempre

più i suoi sforzi nella descrizione dei reali pericoli provenienti da una potenza militare come il Giappone ed insistette per una politica di riorganizzazione della forza aviatoria nazionale più consona alle nuove esigenze militari americane e soprattutto più simile a quella di altre potenze.

Inevitabilmente, i toni polemici di Mitchell nei confronti della pianificazione americana in aree come l'arcipelago delle Filippine o le isole Hawaii, toccarono direttamente l'operato dei suoi superiori e l'intera struttura organizzativa ed operativa militare del suo paese, che non solo relegava l'aviazione ad un ruolo secondario e totalmente insignificante, ma imponeva agli Stati Uniti una politica militare incoerente e pericolosa, per mancanza di volontà o, peggio, per conservatorismo e clientelismo nei confronti di interessi industriali particolari. Queste gravi accuse erano tuttavia difficilmente dimostrabili da parte di Mitchell che pagò a caro prezzo i suoi ripetuti attacchi ai propri superiori. Ciò non gli impedì, comunque, di continuare a lottare contro una struttura che non solo lo aveva degradato e umiliato, ma che in principal modo poneva in serio pericolo la sicurezza del suo paese. Ed è forse per questo motivo che la sua lotta per la creazione di una aeronautica militare e civile americana indipendente viene ancora oggi considerata la vera eredità del pensiero e dell'operato di Mitchell.

Tuttavia, non è possibile pensare di studiare la dottrina e l'operato del generale americano in quella seconda metà degli anni '20 senza considerare che per diverse ragioni, che verranno evidenziate nel corso di questo capitolo, Mitchell giunse ad una rottura, professionale e di pensiero, nei confronti dei suoi colleghi, dei suoi superiori ed anche di una larga fetta dell'apparato pubblico e politico del suo paese. Per questo motivo, lo studio che segue sulla seconda fase dell'operato di Mitchell viene in realtà suddiviso in altre due parti ben distinte. A completare la dottrina mitchelliana dell'*air power*, infatti, non contribuì solo il viaggio in Estremo oriente, ma anche un doloroso confronto con i suoi superiori di fronte ad una corte marziale, appunto nel 1925. Gli scritti che vennero pubblicati dopo quell'anno anche se riproposero temi più volte espressi in precedenza, tuttavia, ed inevitabilmente assunsero toni più incisivi e meno riverenti nei confronti dei suoi ex superiori. Furono sicuramente questi i momenti della sua carriera che contribuirono in maniera determinante a formare quel che divenne negli anni seguenti il personaggio mito di Mitchell.

L'obiettivo di questo capitolo è quindi volto a dimostrare l'incidenza e la portata delle affermazioni di Mitchell, non tanto per la definizione di una dottrina strategica operativa allora nuova e rivoluzionaria, ma che oggi potrebbe essere considerata del tutto superata, quanto per la critica ad un sistema che affidava le sorti di una grande potenza come gli Stati Uniti ad una struttura militare pervasa da un forte conservatorismo e che si fondava esclusivamente su meri interessi particolaristici.

4.1 Il viaggio in Estremo oriente: il pericolo giapponese

Dal settembre del 1923 al luglio del 1924, Mitchell fu impegnato in un lungo viaggio attraverso numerosi paesi dell'Estremo oriente, dalla Tailandia, India, Cina, Manciuria, Corea, sino al Giappone, come pure ai possedimenti americani delle Filippine, Hawaii e Guam. L'obiettivo di Mitchell era stato chiaro fin dalla sua partenza dagli Stati Uniti, ossia prendere atto delle condizioni in cui versavano le altre potenze militari asiatiche, come pure di verificare l'adeguatezza della struttura militare, in particolare di quella aviatoria, nei possedimenti americani nel Pacifico.

Da quel lungo viaggio Mitchell trovò conferma dei suoi timori, peraltro già espressi in precedenza in altri suoi scritti. Egli si allarmò circa le condizioni militari e strategiche di due aree in particolare: il Giappone, potente militarmente e minaccioso nei suoi obiettivi politici, e i possedimenti americani nel Pacifico, come le Hawaii e le Filippine, mal gestiti militarmente e facile bersaglio da parte di qualsiasi potenza straniera europea od asiatica, nemica degli Stati Uniti.

Mitchell non tardò a manifestare queste sue preoccupazioni attraverso numerosi rapporti che inviò da quelle zone, prima ancora del suo rientro in patria, ed in un rapporto finale, di oltre 320 pagine, che presentò ai suoi superiori nell'ottobre del 1924. Egli riconfermò pienamente i principi e la superiorità della dottina dell'*air power* su qualsiasi altra forma di difesa ed offesa militare, sia per gli Stati Uniti che per quelle zone [1]. Di conseguenza, verificata la capacità offensiva delle forze armate giapponesi, ed in particolare di quelle aviatorie, egli si dimostrò notevolmente preoccupato circa la politica di riarmo e potenziamento militare condotta dal governo imperiale giapponese. Di fatto, oltre alle vicissitudini personali, che lo videro coinvolto in quegli anni, è necessario sottolineare come proprio il viaggio in Estremo oriente segnò una svolta fondamentale ed una tendenza alla radicalizzazione della sua teoria riguardo all'impiego del mezzo aereo. Se dalla fine della prima guerra mondiale fino al 1924, l'impostazione strategica di Mitchell si era basata sulle sue conoscenze tecniche ed ingegneristiche del mezzo aereo — basti ricordare a questo proposito gli incontri con i progettisti europei, negli anni '21 e '22 — da cui ne era derivata una impostazione difensiva, accompagnata da fortunate intuizioni sul futuro impiego bellico del mezzo aereo, dal 1924 in poi Mitchell impostò la sua guerra aerea su una concezione strategica più complessa che individuava soprattutto nel Giappone, un nemico unico e ben definito, ben armato e potente, contro cui e in difesa dal quale era necessario armarsi.

La preoccupazione verso il Giappone, per la sua politica di riarmo e di espansione verso nuovi territori asiatici — in seguito all'attribuzione in mandato al governo nipponico, dopo gli accordi di pace del primo conflitto mondiale, dei possedimenti tedeschi delle isole Marshall, Marianne e Caroline — non era esclusiva di Mitchell. Il *Joint Board*, ed in particolare i rappresentanti della Marina, avevano già più volte manifestato negli anni precedenti la loro preoccupazione circa la politica di potenziamento militare portata avanti dall'impero nipponico.

Ciò era emerso chiaramente negli anni antecendenti il primo conflitto mondiale, parallelamente al manifestarsi negli Stati Uniti di un sentimento xenofobo antigiapponese che toccò tutti i livelli della società americana. Si parlava del "pericolo giallo" non solo per i rischi derivanti dall'aumentata competitività economica e commerciale del Giappone sui mercati asiatici, ma anche per i pericoli derivanti dalla sua forza come potenza marittima, commerciale e militare. Era inevitabile che la maggioranza dell'opinione pubblica americana vedesse nel Giappone un potente nemico contro cui combattere. Nel decennio antecedente il conflitto in Europa, il *Joint Board* venne così sommerso di relazioni, documenti e memorandum, non sempre ufficiali, che mettevano in guardia gli esponenti militari americani da ipotetici attacchi giapponesi contro gli Stati Uniti e i suoi possedimenti nel Pacifico. Già

---

(1) Cfr. *General Mitchell's Daring Speech*, in "Aviation", 20 oct. 1924, pp. 1159-1160, in cui l'autore riassume le considerazioni di Mitchell nei confronti dell'*air power* al suo rientro da quel viaggio.

nel 1910, di fronte a queste affermazioni, i responsabili politici, come pure i principali esponenti militari di Washington, si convinsero della necessità di adeguare la difesa dei possedimenti americani nel Pacifico alla stregua di quella già istituita per il territorio nazionale [2].

Questa marcata preoccupazione per il pericolo giapponese non era nuova nemmeno per Mitchell. Già nel 1909 e nel 1911 egli era stato inviato dal suo governo — come altri esponenti dell'apparato militare americano — in missioni di osservazione delle condizioni della struttura militare americana nelle Filippine, ma soprattutto di controllo delle attività militari del Giappone in quelle aree. Praticamente Mitchell venne inviato in azioni di spionaggio da cui ritornò in patria con notevole materiale fotografico e documentario. Nei rapporti che redasse in quegli anni per il suo governo egli manifestò le sue preoccupazioni per la notevole preparazione militare della nazione nipponica e previde, già nel 1911, l'eventualità di uno scontro armato fra queste due nazioni. Il dato risultava ancora più grave se si pensa che Stati Uniti e Giappone si stavano imponendo come due protagonisti dell'espansionismo territoriale sia in Asia che nel Pacifico [3].

Nel suo saggio *Our Air Force* del 1921, Mitchell ripropose le sue considerazioni in relazione al Giappone; ciò che sbalordì maggiormente gli osservatori ed i lettori del tempo fu la notevole conoscenza da parte di Mitchell dei termini attraverso cui quella potenza asiatica stava portando avanti la politica di riarmo. Ancora una volta — come in passato di ritorno dall'Europa e da altri brevi viaggi in Asia — Mitchell dimostrò di avere una rete informativa e una capacità di penetrazione nei segreti militari di nazioni straniere non comuni, tanto da non essere preso in seria considerazione dai suoi colleghi ufficiali e da essere considerato invece un fanatico desideroso soltanto di dimostrare le sue teorie sul potere aereo [4].

Nel corso di quegli anni, tuttavia, era cresciuta notevolmente la preoccupazione americana nei confronti del Giappone. Mitchell, con il suo dettagliato rapporto del '24 non faceva altro che riconfermare queste preoccupazioni. Tuttavia, e ciò non doveva certo costituire una novità per chi già conosceva lo stile del generale americano di esporre le sue considerazioni, quel rapporto andava oltre la semplice constatazione di una condizione di allerta nelle acque del Pacifico.

Il Giappone era una nazione molto popolata, dotata di uno spirito fortemente nazionalista ed aggressivo e quindi estremamente pericoloso: «*I giapponesi, organizzati in una fra le più grandi potenze al mondo, stanno rivendicando un egual diritto di parola, una egual posizione*

---

(2) Cfr. A. Iriye, *Pacific Estrangement. Japanese and American Expansion, 1897-1911*, Cambridge 1971, cap. VIII, in cui l'autore analizza le cause economiche che portarono al manifestarsi, in maniera sempre crescente, di un forte sentimento antigiapponese negli Stati Uniti, anche se politicamente contenuto da più o meno abili mediazioni diplomatiche. In relazione ai documenti che parlavano di un possibile attacco giapponese contro gli Stati Uniti, è alquanto interessante la testimonianza, riportata da Iriye, sul rapporto redatto dall'addetto militare americano in Messico, in cui affermava di studiare a fondo la configurazione territoriale di quel paese centroamericano perché lo considerava una "stepping-stone" in un piano di conquista giapponese degli Stati Uniti (p. 218).

(3) Il rapporto è registrato presso i National Archives di Washington come *General Staff Report*, 7027. 1 e riporta dati ed osservazioni sulla attività, l'addestramento e l'armamento militare di quelle zone. Cfr. al riguardo B. Davis, *The Billy Mitchell Affair*, New York, p. 21 e A. Iriye, *op. cit.*, pp. 220 e seguenti.

(4) Significativo a tale riguardo fu il commento fatto dal "New York Times" all'uscita appunto di quel libro. Parlando di Mitchell, il giornalista affermava che l'autore era "either in advance of this time or misconceive(d) and exaggerate(d) the scope and value of aviation". Cfr. B. Davis, *op. cit.*, p. 86.

e un egual diritto di vivere e lavorare dove desiderano, a fianco e nelle stesse condizioni con le genti bianche. Essi si sono insediati stabilmente nel continente asiatico dove le loro capacità organizzative possono condurre facilmente alla creazione della più grande macchina militare mai vista al mondo, come gli eserciti di Gengis Khan (...). Quindi, noi vediamo che la politica giapponese è quella del totale dominio su tutte le isole asiatiche, non solo come mezzo per la loro stessa difesa, ma anche per il perseguimento dei loro interessi nel continente asiatico» (5).

Mitchell parve, inoltre, capire da quel viaggio che i timori nei confronti del Giappone non erano una prerogativa esclusiva delle potenze occidentali, ma di buona parte di altre nazioni asiatiche (6). Diventava quindi imperativo salvaguardare i principi dell'*open door* e dell'equilibrio di potenza, in una realtà economica e geografica internazionale in cui il Giappone, non disponendo di materie prime, non avrebbe più accettato per lungo tempo la dipendenza da forniture da parte di nazioni europee presenti sul mercato asiatico.

«La potenza giapponese, indubbiamente, sta crescendo in maniera costante e la loro presenza politica, commerciale e territoriale sul continente asiatico sta diventando sempre più salda. Malgrado le difficoltà connesse con l'industrializzazione di quel paese, esso sta sviluppando nuovi campi per il suo commercio e creando nuovi punti di rifornimento di materie di cui necessita, come ferro e petrolio. Queste cose lo rendono sempre più dipendente dall'azione esterna, sia politica e commerciale che militare» (7).

Il compito di salvaguardare i principi tradizionali della cultura e della politica americana spettava, tuttavia, agli Stati Uniti. Per una sorta di destino che li aveva fatti diventare una grande potenza ricca e democratica, solo a loro toccava svolgere il ruolo di difensori della razza e della cultura occidentale, impegno che gli europei (in particolare gli inglesi) non erano più in grado di assolvere.

«La decisione se debba essere la cultura europea o quella asiatica a regolare in futuro il mondo, spetta agli Stati Uniti. Mai nella storia vi è stato un paese così indipendente, equilibrato dal punto di vista della posizione geografica, popolazione, governo e risorse naturali. Noi dobbiamo renderci conto, alla fine, che siamo i rappresentanti della razza bianca nei mari occidentali. Noi siamo gli unici in grado di sostenere la civiltà dei bianchi nel Pacifico; e se sia o no imminente lo scontro, se mai ci sarà, non possiamo permetterci di cancellare la nostra cultura europea a causa di una inadeguata preparazione» (8).

---

(5) Cfr. W. Mitchell, *Strategical Aspect of the Pacific Problem,* 1924, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, pp. 2 e 7.

(6) Già nei suoi rapporti del 1911, Mitchell sottolineava l'astio americano verso il Giappone, condiviso in egual modo da gran parte del popolo cinese che invece "(...) guarda agli Stati Uniti oggi in modo migliore di qualsiasi altra potenza (...). Essi (i cinesi) sono convinti che noi non aspiriamo a nessuna parte del loro territorio, e che noi rappresentiamo la maggior garanzia per la loro integrità". Cfr. A. Iriye, *op. cit.*, p. 221.

(7) Cfr. W. Mitchell, *Political and Military Conditions in the Far East,* 1928, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, p. 10. Questo scritto, che nella versione originale presente a Washington è datato 1928 contiene, a completamento del rapporto del '24, una analisi particolareggiata e quindi estremamente interessante, fatta da Mitchell circa le condizioni delle colonie europee ed americane in Asia. Egli esalta la contrapposizione fra la cultura "bianca" occidentale che deve venir salvaguardata, e quella "gialla" che il Giappone vuole imporre in quelle zone. "Dietro a tutto questo fermento politico — affermava Mitchell — c'è il Giappone, che indubbiamente persegue la sua propaganda parlando ovunque di 'Asia agli asiatici', in quanto una volta posti in disparte gli occidentali, il Giappone potrebbe godere di tutti i vantaggi in termini di commercio".

(8) Cfr. W. Mitchell, *The Next War-What About Our National Defense?*, in "Liberty", 27 jun. 1931, p. 38; *Assault on Aviation Methods Made by Col. Mitchell,* "New York Times", 30 sept. 1925, p. 1.

A suo parere, infatti, proprio con il declino delle potenze europee, iniziato con il primo conflitto mondiale, agli Stati Uniti era demandato il compito di difendere le altre nazioni asiatiche non solo da eventuali mire espansionistiche territoriali giapponesi, quanto dalla influenza economica e culturale giapponese. La lotta contro questa potenza, quindi, era inevitabile in quanto da essa sarebbero dipese più che mai le sorti e la sopravvivenza della stessa razza bianca.

«Ci troviamo di fronte ad un problema molto più grave di quanto sembri all'apparenza, che è quello non solo di mantenere la nostra supremazia politica, ma anche la stessa esistenza della razza bianca. La vecchia Europa, con i suoi feudi, le sue guerre e ancor peggio la sua pirateria commerciale, è totalmente incapace e per nulla in grado di sopportare un qualsiasi impegno al di fuori dei suoi confini e nemmeno può essere chiamata a farlo. Pertanto, è abbastanza evidente che la lotta debba essere portata avanti dalle popolazioni bianche del nuovo mondo, e di questo nuovo mondo, soprattutto dagli abitanti del Nord America. Il continente del nord, è dotato per natura della più grande estensione di superficie terrestre. È ricco di carbone e ferro mentre una grande percentuale della sua superficie è potenzialmente ricca di terre per l'agricoltura, per il pascolo e di tutti i legnami e i metalli di cui vi è bisogno» (9).

Ritornavano quindi prepotentemente quelle argomentazioni che erano state proprie della tradizione e del pensiero navali, che facevano capo a Mahan e che esaltavano il ruolo preponderante nella politica americana del fattore economico, intimamente vincolato al concetto di dominio e di superiorità della razza bianca, in particolare quella anglosassone.

In questo suo rapporto, come in altri scritti che seguirono, soprattutto nella seconda metà degli anni '20 ed inizio anni '30, divennero dominanti questi ed altri argomenti di stampo prettamente mahaniano. Mitchell infatti non solo riaffermava la sua convinzione già a lungo espressa che fosse finita per gli Stati Uniti l'èra dell'isolamento geografico, ma, come avevano affermato i più accesi sostenitori del *sea power* alcuni anni prima, la potenza statunitense era la vera artefice della politica e dello sviluppo economico dell'emisfero occidentale. La sopravvivenza, di cui andava scrivendo nei suoi rapporti, riguardava quindi tutti i settori, e in primo luogo quello economico: era fondamentale garantire la presenza e il controllo delle potenze occidentali sul mercato orientale, soprattutto quello cinese, anche se ciò avesse portato, come era accaduto già in passato, allo scontro armato.

«È con le genti asiatiche che l'Europa ha sempre desiderato commerciare e in molti casi ciò ha dato vita a guerre, non solo con l'Asia, ma anche fra le stesse nazioni europee. La Guerra Mondiale è stata combattuta soprattutto per decidere chi dovesse controllare le vie commerciali verso l'Estremo oriente e il Pacifico» (10).

Ed è proprio in quest'ottica che deve essere letto il rapporto di Mitchell del '24. Gli Stati Uniti non dovevano escludere la possibilità di uno scontro armato con il Giappone; ciò sarebbe avvenuto non solo perché pressati da motivazioni legate alla difesa dei loro interessi e del loro territorio, ma anche perché le mutate condizioni internazionali avrebbero ben presto obbligato gli Stati Uniti a scontrarsi con la minaccia al mondo democratico occidentale, rappresentata appunto dall'impero nipponico. Per questo motivo, il

---

(9) Cfr. W. Mitchell, *Strategical Aspect, op. cit.*, pp. 2-3.

(10) Cfr. W. Mitchell, *America, Air Power and the Pacific*, 1928, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, p. 2.

memorandum di Mitchell presentava i caratteri di un piano difensivo e allo stesso tempo, e a volte anche in termini un po' confusi, anche di un piano offensivo contro il Giappone.

Il *yellow peril,* tuttavia, non minacciava ancora direttamente il territorio nazionale degli Stati Uniti, nonostante i potenziali mezzi navali ed aviatori giapponesi. L'analisi geostrategica che Mitchell presentò nel suo rapporto e che perfezionò nel corso degli anni seguenti, individuava nell'intera estensione del Pacifico il futuro teatro di scontro fra la potenza imperiale giapponese e la grande nazione democratica americana; il territorio degli Stati Uniti era certamente in pericolo, ma altre aree di elevata importanza strategica potevano diventare il vero obiettivo della politica aggressiva dell'impero nipponico.

Come aveva evidenziato l'ufficiale dei *marines* Henry C. Ellis[11] in alcuni rapporti inviati ai suoi superiori alcuni anni prima, anche Mitchell avanzò la teoria secondo cui il futuro conflitto nelle acque del Pacifico sarebbe dipeso in larga parte dal controllo delle basi militari, ubicate ovviamente su isole — in buona parte già territori o protettorati degli Stati Uniti — su cui si dovevano imporre fin d'allora una politica ed una strategia difensive adeguate. Queste basi sarebbero diventate depositi, magazzini, centri di rifornimento da cui la forza militare stazionata nel Pacifico avrebbe tratto il suo sostentamento. Come accadde per gli altri argomenti che Mitchell espose nel suo rapporto, la questione delle basi militari ubicate nelle isole del Pacifico divenne un ulteriore occasione per riconfermare la superiorità dell'arma aerea su quella navale, in particolare per quel che concerneva la fase di individuazione e collocazione della struttura della stessa base militare: «*Una flotta per dotarsi di una base, deve innanzitutto ricercare un porto con acque profonde quaranta piedi a bassa corrente, altrimenti una nave da guerra sarebbe impossibilitata ad entrarci (...). Con la complessità del nuovo armamento navale sono anche aumentate le attrezzature portuali. Dato che i supporti navali sono cresciuti di dimensioni e di estensione, essi diventano sempre più facili obiettivi per un attacco aereo, e dato che l'utilità delle grandi navi da guerra sta rapidamente scomparendo, gran parte degli sforzi fatti per garantirsi un potente armamento navale di superficie risultano essere uno spreco di energie. Una forza aerea, al contrario, può trovare molto più facilmente una ubicazione. Un campo libero, una striscia di costa, anche la bocca di un vulcano possono essere occupati e da essi si può operare con un minimo di preparazione, a confronto con la installazione di una base navale o la ubicazione di una postazione d'artiglieria*»[12].

Gli Stati Uniti dovevano quindi considerare tutto ciò con la massima attenzione. La grande distesa d'acqua che separava la nazione dal resto del mondo orientale se considerata un ottimo scudo di difesa da attacchi nemici, rappresentava contemporaneamente un ingombrante ostacolo nello schema offensivo e di controllo militare delle aree asiatiche. Come nei rapporti redatti negli anni 1909-11, il problema dominante del memorandum di Mitchell del '24 fu quello relativo alla inadeguatezza del sistema di difesa di quelle isole, da cui ne derivava una pericolosa vulnerabilità ad un attacco sia navale che aereo nemico.

Lo studio di Mitchell quindi procedeva su linee ben definite: da un lato egli prospettava la simulazione di un attacco giapponese a queste basi; dall'altro lato, egli ipotizzava, non escludendone l'eventualità, l'azione offensiva americana proprio nella direzione opposta, contro il Giappone, sulla base delle stesse considerazioni strategiche. Questi piani,

---

(11) Cfr. A. F. Hurley, *Billy Mitchell, Crusader of Air Power*, New York 1967, p. 87.

(12) Cfr. W. Mitchell, *America, Air Power, op. cit.*, pp. 6-7 e *How Should We Organize Our National Air Power?*, in "Saturday Evening Post", 14 mar. 1925, p. 214.

tuttavia, sarebbero poi stati ripresi e studiati da Mitchell negli anni che seguirono, adattati alle trasformazioni che nel frattempo erano intervenute sia in campo politico che in quello dello sviluppo tecnico dei mezzi militari di offesa. Tuttavia, ciò che più interessava Mitchell, nel 1924, era delineare le responsabilità militari americane in quella parte del mondo.

Egli aveva infatti tracciato idealmente un triangolo isoscele ai cui estremi aveva posto lo stretto di Behring, il canale di Panama e l'arcipelago delle Filippine in cui, da un lato, si estendevano le coste asiatiche, e dall'altro lato quelle degli Stati Uniti [13]. Nel corso del suo viaggio, Mitchell si era reso conto che le condizioni politiche, ma soprattutto militari in cui si trovavano i territori e le isole all'interno di quell'area geografica, imponevano agli Stati Uniti di agire per porvi più adeguate misure deterrenti allo scopo di impedire che si concretizzassero le mire espansionistiche giapponesi. Attraverso una dettagliata analisi geostrategica che metteva in risalto le zone di maggior interesse, come quelle più vulnerabili od anche più difese in quel momento [14], Mitchell giungeva a conclusioni che avrebbe riproposto in numerose occasioni anche in seguito. In quella particolare area, gli Stati Uniti giocavano un ruolo primario come artefici di una strategia i cui obiettivi consistevano nel controllo e nella difesa di interessi economici (ed anche politici) accanto a quelli di nazioni che ancora detenevano in quell'area colonie o notevoli flussi economici e commerciali.

Un ruolo fondamentale in questo nuovo teatro, in cui si sarebbe ben presto combattuta la futura grande guerra per gli Stati Uniti, era delegato all'arcipelago delle Filippine. La loro importanza stava esclusivamente nella loro relativa vicinanza alle coste asiatiche, costituendo in tal modo un agglomerato di basi navali, ed ovviamente aeree, fondamentali in uno schema strategico e tattico operativo. Questa constatazione, di fatto, non escludeva che altre nazioni dovessero considerare con maggior attenzione il ruolo giocato dall'arcipelago filippino: tutte le nazioni di "razza bianca", in particolare la Gran Bretagna, dovevano rendersi conto che la loro sopravvivenza sulla scena asiatica dipendeva in larga parte proprio dal controllo americano su quelle zone.

«*Se le Filippine diventano un possedimento del Giappone, la posizione della Gran Bretagna, in Oriente, è molto minacciata se non finita del tutto. Dato che la Gran Bretagna è l'unica nazione di razza bianca in grado di imporsi fisicamente in Estremo oriente, è nel loro interesse che gli Stati Uniti rimangano in possesso di queste isole. Questo è particolarmente vero da quando gli interessi inglesi hanno accolto con grande soddisfazione il fatto che la legge sul sussidio alle navi statunitensi è stata respinta*» [15].

In quelle affermazioni, si leggeva la volontà di Mitchell di porre gli Stati Uniti, ultima nazione approdata nella grande corsa verso l'espansionismo territoriale del XIX secolo, come primo, insostituibile punto di forza per le potenze occidentali in quella travagliata area dell'Estremo oriente. Non è certamente facile verificare se, nelle intenzioni di Mitchell, tutto ciò fosse dettato da vero spirito patriottico oppure dal desiderio di vedere realizzati i suoi sogni di costituire una grande aviazione autonoma e potente. Questi temi

---

(13) Cfr. W. Mitchell, *Strategical Aspect, op cit.*, pp. 5-6.

(14) Nella pianificazione di una strategia difensiva dei possedimenti del Pacifico, Mitchell non tralasciava alcuno dei territori americani in quell'oceano. Così l'isola di Guam assumeva enorme importanza strategica nell'eventualità di un attacco giapponese. Cfr. W. Mitchell, *Strategical Aspect, op. cit.*, pp. 9-11.

(15) *Ibidem*, p. 11.

dominarono la seconda e lunga fase del pensiero e dell'opera del generale americano, in particolare dopo il 1925 e il suo ritiro dal servizio attivo, con una insistenza che ancor oggi stupisce lo studioso di storia militare di quegli anni.

Proprio la presenza della Gran Bretagna in quell'area dava, infatti, a Mitchell l'opportunità di riproporre ancora una volta i temi già a lungo espressi nella dottrina dell'*air power*. Il controllo britannico di zone come il Pacifico occidentale e l'oceano indiano, garantiva di fatto alla nazione inglese l'opportunità di un dominio non solo attraverso il *sea power*, ma anche e soprattutto con l'*air power*. Sebbene Mitchell non considerasse probabile un'alleanza militare fra Gran Bretagna e Giappone, egli tuttavia affermava che in quell'eventualità, una combinazione di potere aereo fra queste due potenze avrebbe impedito agli Stati Uniti qualsiasi movimento via mare e li avrebbe obbligati ad intervenire nei loro possedimenti solo attraverso il potere aereo.

«*Di conseguenza, gli Stati Uniti debbono essere sicuri dei loro accordi con la Gran Bretagna in tutto ciò che possa comportare operazioni militari contro il Giappone. Essi dovrebbero scegliersi la via a sud come linea operativa, nella prospettiva di un aiuto inglese contro il Giappone, altrimenti, senza la loro assistenza, qualsiasi tentativo di operazione navale lungo quella via si risolverebbe in un grave fallimento. Per questo motivo qualsiasi avanzamento della forza navale lungo il Pacifico, senza l'ausilio della forza aerea, è praticamente impossibile*» (16).

Tuttavia, proprio l'arcipelago delle Filippine, nelle condizioni militari di allora era fonte più di debolezza che di forza vera e propria. «*La forza aerea americana è insignificante, poco equipaggiata ed addestrata. Sarebbe impossibile utilizzare con successo questa forza nell'eventualità di una invasione straniera, in particolare della forza aerea giapponese*» (17).

Nello scritto *America, Air Power and the Pacific* del 1928, Mitchell riproponeva gli stessi temi già a lungo discussi nel rapporto del '24, sottolineando ancora una volta la portata strategica di quei possedimenti. Nei riguardi delle Filippine, tuttavia, giocava un ruolo fondamentale la presenza "coloniale" americana, più che le sue forze armate. L'evacuazione dell'arcipelago da parte degli Stati Uniti avrebbe certamente significato l'assoggettamento di quella zona al potere militare giapponese e la fine di altri baluardi della cultura e della civiltà occidentali, ossia l'impero olandese in Estremo oriente, oltre a quello britannico in India, il più importante *dominion* asiatico della Gran Bretagna.

«*La politica di totale dominio del Giappone su tutte queste isole asiatiche non è solo un mezzo per la loro stessa protezione militare ma anche per perseguire i loro interessi sul continente (...). Le isole Filippine sono per noi fonte di debolezza strategica più che di forza (...). La politica coloniale degli Stati Uniti non prevede lo sfruttamento di quelle genti e delle loro risorse in modo controproducente rispetto al benessere di quegli abitanti, per cui economicamente non vi è un particolare motivo per gli Stati Uniti di continuare a rimanere in quelle zone. Politicamente, invece, vi sono altri motivi. Se noi lasciassimo le Filippine, esse sarebbero immediatamente occupate dai giapponesi. La popolazione verrebbe assoggettata alla stregua di quella della Corea e di Formosa. I giapponesi creerebbero quindi un sistema di vie aeree e depositi militari lungo queste isole, coprendo l'Asia, e farebbero di queste acque, fra queste isole, un lago giapponese, in cui nessun tipo di commercio potrebbe avvenire senza il loro consenso. La nostra evacuazione dalle Filippine significherebbe anche la fine dell'impero olandese*

(16) *Ibidem*, pp. 12-13.

(17) Cfr. W. Mitchell, *Political and Military*, *op. cit.*, p. 14.

in Estremo oriente, in quanto i giapponesi inizierebbero immediatamente una propaganda fra i nativi, che causerebbe insurrezione e seri problemi. Questo fatto, con l'aggiunta delle attività sovietiche al nord, potrebbe portare ad una insurrezione delle genti indiane e a un duro colpo all'impero britannico. La politica militare americana nelle Filippine, di conseguenza, deve essere indirizzata al mantenimento di una potenza militare sufficiente a garantire la pace e la tranquillità fra i nativi e alla dotazione di una piccola forza operativa da utilizzare sul teatro asiatico per la protezione delle vite e delle proprietà degli americani. Fare molto più di questo significherebbe solo, in caso di guerra, una perdita inutile di vite americane e di denaro» (18).

La decisione di mantenere in quell'area una limitata forza militare, non era dettata da considerazioni fondate su propositi di pacifica convivenza, quanto piuttosto dalla presa di coscienza che altre zone, incluse in quel triangolo geografico, potevano certamente garantire migliori opportunità offensive e difensive.

L'insieme delle isole Hawaii, infatti, al contrario di quelle filippine, era visto da Mitchell come un possedimento americano da difendere perché strategicamente legato al ruolo di potenza economica degli Stati Uniti nel Pacifico; allo stesso tempo esso doveva venir potenziato militarmente perché fondamentale per l'intera pianificazione offensiva americana contro la nazione giapponese. Nel settembre del 1925, di fronte ad una commissione governativa sui problemi della sicurezza della nazione, Mitchell affermava al riguardo: «*Honolulu e le Hawaii non sono il punto chiave del Pacifico, ma rappresentano posizioni strategiche importanti per quanto concerne il controllo del commercio marittimo e debbono venir difese per questo motivo. Una difesa adeguata di questo arcipelago deve basarsi sulla difesa di tutte le isole e non solo di una. Qui come in altri luoghi, la potenza aerea è l'elemento dominante*» (19).

Era necessario quindi rivedere l'intera impostazione strategica nazionale americana, perché essa mostrava chiari segni di obsolescenza ed inadeguatezza ad affrontare qualsiasi situazione di emergenza: «*Nelle isole Hawaii, la politica degli Stati Uniti consiste nel mantenimento di una guarnigione sufficiente a proteggerle da un attacco improvviso, in attesa di un rinforzo dalla madrepatria; esse rappresentano una base navale da cui la flotta può operare verso l'Estremo oriente*» (20).

Mitchell non giungeva a conclusioni affrettate: le sue considerazioni si fondavano su una analisi molto dettagliata degli ipotetici mezzi e dei termini con cui, in futuro, il Giappone o un insieme di potenze nemiche avrebbe potuto colpire quelle zone: «*Il nostro sistema attuale di difesa delle Hawaii è assolutamente ridicolo. L'ultima volta che ho avuto modo di osservarlo, mi è sembrato che esso non fosse, oggi, più efficiente contro un moderno attacco aereo di quanto non lo fosse quando Cook venne nelle isole Hawaii nel 1774. La nostra difesa si basa su un esercito di superficie, cannoni per la difesa costiera e navi da guerra, tutto ciò senza coordinamento. Il sistema di difesa terrestre di queste isole si basa sulla teoria della possibilità di resistere ad un attacco navale contro l'isola di Oahu. Inizialmente, l'idea militare era di difendere l'area Pearl Harbor - Honolulu, secondo il modello russo di difesa di Port Arthur nella guerra russo-giapponese del 1905 (...) L'impostazione della difesa della sola Oahu nell'arcipelago hawaiiano è ora tanto vecchia come lo era prima*

---

(18) Cfr. W. Mitchell, *America, Air Power, op. cit.*, pp. 13-15.

(19) Cfr. *William Mitchell's Opening Statement Before the President's Board of Aeronautic Inquiry on Conditions Governing Our National Defense and the Place of Air Power, beside Sea Power and Land Power*, 1925, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, p. 11.

(20) Cfr. W. Mitchell, *Political and Military, op. cit.*, p. 11.

quella di Port Arthur. Se un nemico si insedia con una base in una qualsiasi delle isole hawaiiane e ottiene il controllo del cielo, il valore di Honolulu come base americana offensiva e difensiva verrebbe a mancare in tre o quattro giorni. Un attacco aereo spezzerebbe i rifornimenti via mare ed isolerebbe la base navale, oltre a distruggere qualsiasi posizione mantenuta dalle truppe o dagli abitanti. L'unica difesa del gruppo hawaiiano consiste nel dotarsi di una forza aerea adeguata a prottegere tutte le isole contro la conquista da parte della forza aerea e i sottomarini nemici. Gli Stati Uniti hanno trascurato di fare tutto ciò»[21].

Molti autori hanno interpretato questa analisi come una anticipazione dell'attacco a Pearl Harbor del 7 dicembre 1941: sebbene non sia avvenuto nei termini descritti da Mitchell, sicuramente l'offensiva aerea giapponese che diede il via all'intervento statunitense nella seconda guerra mondiale ricordò molto di quell'attacco che il generale americano aveva anticipato nelle pagine del suo rapporto[22].

Fu proprio a proposito della difesa delle isole Hawaii che Mitchell pose nuovamente l'accento sul problema della forza aerea militare. Ipotizzando un attacco giapponese a queste isole considerate depositi e basi navali insostituibili, attraverso mezzi aerei e sottomarini, Mitchell sosteneva che l'unica forma di difesa possibile consistesse nell'unità di comando di tutte le forze militari là impegnate, ma soprattutto nella dotazione da parte americana di una potente forza aerea strategica. Nel 1928 egli affermava: «*Al momento attuale, grazie agli sforzi della nostra flotta, praticamente tutta la nostra difesa del Pacifico si fonda sulle isole Hawaii. Tutti lo sanno e non è un mistero. Le nazioni straniere lo sanno meglio di noi. Il popolo americano deve essere informato in quale terribile situazione ci siamo posti delegando la nostra difesa del Pacifico alla Marina anziché alla forza aerea. Il possesso delle isole Hawaii dipende soprattutto da chi controlla il cielo sopra le stesse. Esse possono venir prese attraverso un attacco aereo oppure mantenute con la difesa aerea*»[23].

In misura maggiore di quanto sostenuto per le Filippine, Mitchell affermava il dominio assoluto della forza aerea e di tutti i suoi mezzi tattici e strategici ubicati nelle basi hawaiiane per opporre una difesa («*Per i giapponesi il valore delle Hawaii come base aerea è molto grande, in quanto da esse potrebbero partire attacchi diretti contro le nostre città lungo le coste nel Pacifico e all'interno del paese*»)[24], oppure lanciare un'offensiva nei confronti del Giappone. Per questo loro ruolo strategico fondamentale, Mitchell sosteneva che la forza aerea americana là ubicata era praticamente di nessuna utilità[25]. Non era solo questione di limitatezza di mezzi; la sua preoccupazione poggiava anche sulla constatazione che non esistessero né piani operativi reali per le diverse (e limitate) squadriglie aeree né, fatto ancora più grave, un'unità di comando organizzata.

«*Non vi è un comando organizzato per l'aeronautica militare. Ai Department Headquarters vi è un Air Officer con un assistente. Non ha funzioni di comando e agisce semplicemente come consigliere del comando generale. Le basi delle forze aeree sono separate e distinte e gestite come lo erano le*

---

(21) Cfr. W. Mitchell, *America , Air Power, op. cit.*, p. 10 e *Political and Military, op. cit.*, pp. 11-12.

(22) Un'analisi dettagliata degli aspetti operativi attraverso cui Mitchell ipotizzò un attacco giapponese alle Hawaii e la relativa similitudine con quello che avvenne a Pearl Harbor è riportata da L. H. Brune, *The Origins of American National Security Policy: Sea Power, Air Power and Foreign Policy 1900-1941*, Kansas 1981, pp. 95-97 e B. Davis, *op. cit.*, cap. XIII.

(23) Cfr. W. Mitchell, *America, Air Power, op. cit.*, pp. 8-9.

(24) *Ibidem*, p. 9.

(25) Cfr. W. Mitchell, *Strategical Aspect, op. cit.*, pp. 24-25.

scuole aviatorie negli Stati Uniti. In altre parole la forza aerea non è gestita come una forza armata. Non esistono piani per l'utilizzo dell'aviazione in caso di guerra, non vi sono piani per la ricognizione, per le azioni di bombardamento, nemmeno per le operazioni delle varie unità, né piani che definiscano che cosa dovrebbero fare nella fase preparatoria, durante la battaglia o nel corso dell'occupazione. Non vi è un sistema di collegamento e rapporto con l'artiglieria antiaerea e con il suo sistema di illuminazione. Non vi è un sistema di basi di osservazione e di informazione. In altre parole non vi è una reale organizzazione delle forze aeree nel dipartimento hawaiiano» (26).

Nelle condizioni in cui si trovavano allora, la forza aerea e, in generale, l'intera struttura militare di base nelle Hawaii fungevano quindi come elementi esclusivamente difensivi dell'arcipelago, senza alcuna reale ed efficiente funzione strategica offensiva. Fatto ancora più preoccupante era la constatazione che all'aviazione era delegato esclusivamente un ruolo difensivo e, a parere di Mitchell, nemmeno dei più sicuri.

«Con l'avvento della potenza aerea questo sistema difensivo necessita di una revisione (...). Per i comandi militari, la missione consiste nell'impedire l'atterraggio su qualsiasi isola e nella distruzione di qualsiasi forza in cielo, in mare o sott'acqua nel loro raggio di azione. Dato che le forze aeree ora in forza al Dipartimento sono totalmente inadeguate al loro compito è necessario quindi un nuovo sistema organizzativo: deve essere nominato un comandante delle forze aeree e dell'intero staff, delineati e trascritti efficienti piani operativi, organizzata l'aviazione d'attacco ed addestrata ad attaccare, quella da bombardamento organizzata e addestrata a bombardare, mentre quella da ricognizione organizzata ed addestrata ad osservare ed anche ad agire tatticamente quando la ricognizione diventa di secondaria importanza. L'intera definizione del sistema di rifornimento deve essere posta sotto un unico comando di un responsabile della forza aerea, al pari della sistemazione della difesa antiaerea. I suoi compiti dovrebbero essere quelli previsti oggi per il comandante della forza aerea di un esercito. Di fatto, la forza militare nelle Hawaii ha il carattere di quella che definimmo per la guerra in Europa» (27).

Sia lo schema difensivo che quello offensivo dovevano quindi venir totalmente ristudiati alla luce delle nuove capacità strategiche del mezzo aereo; a questo punto sarebbero emerse chiaramente le capacità di comando, di addestramento e le tattiche proprie di una gestione delle forze aeree ben preparate, in grado di condurre una guerra aerea sulla base dei principi di *air power*, già a lungo espressi da Mitchell nei suoi rapporti.

«La forza aerea offensiva dovrebbe essere posta sotto un unico comando tattico e le sue unità messe vicine l'un l'altra fisicamente secondo il sistema più pratico. Un sistema definito di comando ed operativo dovrebbe essere definito e reso effettivo per gli stati maggiori del comando aereo. Senza una struttura come questa non è possibile ottenere alcun risultato della forza aerea. Il comandante della forza aerea dovrebbe gestire personalmente la sua struttura in azione nei cieli, quando l'intera forza fosse impegnata e, in maniera frequente, anche ciascuna unità. Senza un comandante della forza aerea il Comando Generale non potrebbe definire nessun responsabile per le operazioni, il controllo, il rifornimento e il mantenimento della forza aerea» (28).

Ancora una volta tornava preponderante il problema organizzativo delle forze armate americane: di fatto, gli Stati Uniti, viste le loro capacità produttive ed industriali, potevano in ogni momento armarsi e potenziarsi con nuovi mezzi; ma non era così semplice ed automatico il passaggio ad un nuovo schema organizzativo di gestione. Mitchell capiva infatti che la sua era una lotta contro un sistema ormai consolidato, chiuso nel suo conservatorismo ed ostile quindi a qualsiasi proposta di rinnovamento.

---

(26) *Ibidem*, p. 26.
(27) *Ibidem*, pp. 26-27.
(28) *Ibidem*, pp. 27-28.

Un'altra area strategica, fondamentale in questa analisi avanzata da Mitchell, era costituita dal territorio dell'Alaska — già più volte visitato dal generale in passato — inteso appunto come parte della nazione americana più vicina geograficamente al continente asiatico e luogo in cui si incontravano gli interessi non solo statunitensi e giapponesi, ma anche sovietici: «*Non solo è enorme il valore economico dell'Alaska, ma il suo valore strategico è ancora più grande (...) In uno scontro fra questo continente e l'Asia, (l'Alaska) risulterebbe decisiva. L'Alaska è la 'tête du pont' o il ponte, per la cultura europea così come espressa in America, in opposizione a quella asiatica*» (29).

Mitchell quindi analizzava l'eventualità di un probabile attacco giapponese in quella zona, da cui sarebbe potuta partire l'offensiva nemica contro il territorio americano. Allo stesso modo, tuttavia, da questa zona poteva iniziare l'offensiva americana, condotta attraverso bombardieri pesanti e a lungo raggio d'azione, sia contro le forze navali giapponesi, ubicate nelle acque a nord del Giappone, sia contro quelle poste nel Pacifico.

«*La chiave di volta dell'intero Pacifico è il nostro territorio dell'Alaska. Il Giappone può venir attaccato direttamente dal cielo partendo da quell'area. C'è un'unica strada dagli Stati Uniti all'estremità dell'Alaska e le comunicazioni possono venir facilmente protette. Sottomarini in azione, contemporaneamente, dall'Alaska e dalle Hawaii potrebbero controllare, molto facilmente, il commercio marittimo giapponese*» (30).

Non vi erano inoltre ostacoli che impedissero un'offensiva aerea americana partita dall'Alaska contro le stesse isole nipponiche. Quell'estensione a nord del territorio statunitense, se ben equipaggiata militarmente, godeva di numerose potenzialità per porsi come elemento deterrente contro qualsiasi azione offensiva giapponese o di altre nazioni asiatiche ostili.

Tuttavia, come aveva già constatato per le Filippine e le Hawaii, le condizioni di armamento militare in cui si trovava l'Alaska degli anni '20, erano ben lungi da renderla una base strategica difensiva ed offensiva per gli interessi nazionali americani. Vulnerabile geograficamente, poco e mal equipaggiata ad affrontare un attacco dall'esterno, anche questa parte del territorio degli Stati Uniti, mostrava chiaramente i segni di una carenza strutturale ed organizzativa che Mitchell imputava alla politica condotta dai suoi superiori militari, come pure dai responsabili politici del suo paese. Eppure, come dichiarò nel settembre del '25 di fronte alla commissione Morrow, quella parte degli Stati Uniti era facilmente difendibile, in quanto là si concentravano gli interessi non solo americani, ma anche quelli di una nazione come il Canada, desiderosa di salvaguardare il suo territorio dalle mire espansionistiche giapponesi e sovietiche.

«*Se organizzata in modo adeguato, la difesa di queste zone è semplice. Il Canada è molto più esposto a questo rischio di quanto lo siamo noi ed esso guarda a questo paese (gli Stati Uniti) piuttosto che alla Gran Bretagna, per la sua protezione in una eventualità di questo genere. Certamente sarebbe opportuno definire linee aeree fra il Canada e l'Alaska. Disponiamo di una strada aperta per inviare truppe al nord, attraverso un passaggio terrestre. Ciò è possibile e pratico. In definitiva, possiamo affermare senza il timore di venir smentiti che la forza aerea è il fattore decisivo per la nostra difesa nel Pacifico; senza di essa, qualsiasi tentativo di mantenere i nostri possedimenti o proteggere il nostro territorio contro un potenziale nemico sarebbe inutile*» (31).

---

(29) Cfr. W. Mitchell, *America, Air Power, op. cit.*, pp. 16-17.

(30) Cfr. W. Mitchell, *Are We Ready for a War with Japan?*, in "Liberty", 30 jan. 1932, p. 12.

(31) Cfr. W. Mitchell, *William Mitchell's Opening, op. cit.*, pp. 10-11 e *America, Air Power, op. cit.*, p. 17.

Era quindi solo questione di volontà politica. Se nel rapporto del '24 Mitchell si limitò ad esporre le sue considerazioni sulle reali condizioni militari in cui erano lasciate quelle zone, egli non tardò a manifestare il suo disappunto sia ai suoi superiori militari che ai responsabili politici che, nel corso del 1925, lo interpellarono per avere un suo giudizio d'insieme sulla politica di sicurezza nazionale. Nel corso di quell'anno, infatti, Mitchell ebbe modo di manifestare pubblicamente le sue opinioni attraverso la pubblicazione di alcuni articoli apparsi sul "Saturday Evening Post" e di fronte a differenti commissioni. L'attrito con i suoi colleghi ufficiali che non condividevano le sue azzardate teorie di *air power* e le sue critiche alla gestione militare dei possedimenti nel Pacifico, parve quindi inevitabile. Esso si sviluppò con toni sempre più polemici, fino alle gravi accuse lanciate da Mitchell all'indomani dell'incidente al dirigibile *Shenandoah*.

4.2 La Commissione Lampert e la retrocessione al grado di colonnello

Mitchell trascorse gli ultimi mesi del '24 a scrivere il suo lungo rapporto sulla condizione militare ed aviatoria delle regioni dell'Estremo oriente, oltre ad una serie di articoli sulla dottrina dell'*air power* e sulla nuova politica militare americana che apparvero sul settimanale "Saturday Evening Post", ed in seguito raccolti nel volume *Winged Defense,* pubblicato nel settembre del 1925.

Il lungo rapporto di quel viaggio non venne esaminato dalle autorità militari competenti se non due anni più tardi, quando le varie agenzie dell'Esercito, incaricate delle questioni del personale, dei problemi operativi, di rifornimento e dell'*intelligence,* studiarono ed ovviamente criticarono aspramente le conclusioni a cui era giunto Mitchell, che nel frattempo era stato sospeso dal servizio attivo dopo la sentenza della Corte marziale nell'autunno del '25.

Sebbene additato in continuazione come elemento di disturbo e polemico con i suoi superiori, alla fine del '24 e all'inizio del '25, Mitchell venne invitato ad esporre le sue opinioni di fronte a numerose commissioni, fra le quali quella guidata da Julian Lampert, incaricata dal Congresso di vagliare l'intera impostazione della politica militare nazionale. Soprattutto in quell'occasione, il generale americano espresse il suo disappunto nei confronti non solo della politica di difesa del territorio nazionale e delle zone del Pacifico condotta dalle autorità politiche e militari americane, ma anche del comportamento della maggioranza degli alti comandi militari verso quella parte del corpo ufficiali dell'Esercito e della Marina che dimostrava un maggior interesse ed una particolare dedizione alla causa aviatoria nazionale.

Gli aspetti più interessanti, infatti, della deposizione di Mitchell di fronte alla commissione Lampert riguardavano non tanto gli argomenti, tra l'altro già ampliamente noti, a favore della costituzione di una aviazione indipendente ed il suo ruolo dominante nella strategia di difesa nazionale, quanto quelli relativi alla constatazione che i suoi colleghi ufficiali fossero intimoriti a deporre e ad esporre gli argomenti a favore di una maggiore autonomia della forza aerea nazionale, perché sottoposti a forti pressioni e a malcelati ricatti da parte proprio dei loro superiori. In particolare, Mitchell accusava gli alti comandi dell'Esercito di ostacolare e di confondere, con il loro atteggiamento, l'intero corso ed i risultati finali del lavoro della commissione.

«*Sono convinto che sia stata manifestata una triste ignoranza ed in molti casi una chiara alterazione dei fatti da parte di testimoni di fronte a questa commissione, tali da confondere il paese e il*

Congresso. Se dovesse venir considerato reo di tale alterazione un qualsiasi funzionario civile, egli dovrebbe essere incriminato e se si trattasse di un ufficiale della marina o dell'esercito egli dovrebbe comparire di fronte alla corte marziale» (32).

Quasi fosse stato un segnale premonitore dei fatti che sarebbero intervenuti in seguito, fin dalle sue prime deposizioni nel 1925, Mitchell lanciò una sfida diretta all'intera struttura militare e, con essa, anche a quella politica ed industriale nazionale, inizialmente attraverso le pagine di alcune riviste e dai resoconti delle sedute delle differenti commissioni (33), ed in seguito dal banco degli imputati di fronte al tribunale militare.

Tuttavia, all'inizio del '25, questa polemica scatenata da Mitchell non giungeva in un momento a lui particolarmente favorevole. Sebbene considerato dalla maggioranza del pubblico americano il vero protagonista, assoluto, dei lavori della commissione Lampert, Mitchell non godeva più dei favori di illustri esponenti nazionali come, ad esempio, i segretari alla Guerra e alla Marina, Weeks e Wilbur. Alla base del loro malcontento nei riguardi del generale non vi era solo la polemica nata dalla deposizione di fronte alla commissione, ma anche dalla pubblicazione di alcuni articoli avvenuta sul "Saturday Evening Post" di Filadelfia dal dicembre del '24 al marzo del '25.

La pubblicazione di questi articoli riguardanti argomenti a favore dell'*air power* e di una aviazione indipendente, sebbene già noti al grande pubblico, non piacque ai superiori di Mitchell per i toni polemici e non sempre rispettosi delle gerarchie militari. Il movente della diatriba scatenata dal segretario alla Guerra Weeks, non veniva tanto individuato nel contenuto dei temi trattati, quanto piuttosto nella mancata autorizzazione ufficiale a pubblicare quegli articoli di carattere militare. Mitchell aveva infatti ottenuto l'approvazione sia da parte del suo superiore Patrick che, quella autorevole, del presidente Coolidge; tuttavia, per superbia o per eccessivo entusiasmo, od ancora per un vizio di procedura, Mitchell non chiese l'autorizzazione a Weeks (34). Naturalmente questa dimenticanza venne immediatamente interpretata da quest'ultimo come un ulteriore tentativo di Mitchell di scavalcare i suoi diretti superiori e di dare vita ad una irriverente polemica, con l'intento

---

(32) Cfr. *Mitchell Defiant, Widens His Attack on Aviation Policy*, "New York Times", 7 feb. 1925, p. 3.
Il rischio di ripercussioni sulla carriera degli ufficiali chiamati a testimoniare non era frutto della visione complottistica di Mitchell, come testimoniano tre provvedimenti proposti dal congressista repubblicano Fiorello La Guardia al parlamento americano in vista proprio di eventuali misure di ritorsione nei confronti di Mitchell, come pure di ufficiali più vicini alle sue idee. Uno di questi provvedimenti avanzati da La Guardia affermava: "Nessun ufficiale dell'esercito, della marina o del corpo dei Marines la cui testimonianza, assistenza o collaborazione fossero richieste da una commissione del Congresso potrà essere trasferito, degradato od imposto ad altri compiti durante il periodo nel quale la commissione necessita la sua presenza (...). Il Segretario alla Guerra o alla Marina, a fronte di certificati delle commissioni normali o speciali della Camera e del Senato da cui risulta che è necessaria la presenza dell'ufficiale di fronte ad una data commissione, non può cambiare lo status, il rango, il posto o l'assegnazione di quell'ufficiale durante il periodo in cui la sua presenza potrebbe essere necessaria. Nessun ufficiale potrà essere trasferito, degradato, rimproverato, o sottoposto a misure disciplinari o in qualche modo punito per il fatto di aver testimoniato di fronte ad una commissione della Camera o del Senato quando tale testimonianza fosse in risposta a interrogazioni o richieste da parte di commissioni ordinarie o speciali della Camera e del Senato".
Cfr. *No Mitchell Rebuke, He Renews Attaks*, in "New York Times", 20 feb. 1925, p. 5.

(33) Mitchell era di gran lunga convinto che non fossero sufficienti i mezzi tradizionali per ottenere dei mutamenti rilevanti nella struttura militare nazionale. Vi erano solo due mezzi realmente efficaci: "Cambiamenti all'interno del sistema militare sono generati soltanto dalla pressione dell'opinione pubblica o da capitolazioni durante la guerra". A. F. Hurley, *op. cit.*, p. 92.

(34) Questo tipo di "incidente" si ripeté in occasione della pubblicazione del libro *Winged Defense* in cui, da poco retrocesso al grado di colonnello, Mitchell espose chiaramente e senza mezzi termini la sua opinione nei

di spaccare in due il sistema e la struttura delle forze armate americane. E, di fatto, l'obiettivo di Mitchell, al di là di quel particolare avvenimento, era chiaro, come dimostrarono le affermazioni scritte in quegli articoli e quelle fatte di fronte alle differenti commissioni: egli cercava lo scontro diretto e senza limiti con le più alte gerarchie militari responsabili della pessima gestione militare non solo all'interno degli Stati Uniti, ma soprattutto nella regione del Pacifico e nel territorio dell'Alaska.

I temi proposti in quelle pubblicazioni erano quelli già più volte esposti in passato nei suoi rapporti o nel corso di conferenze: egli riproponeva le argomentazioni a favore della superiorità della dottrina dell'*air power*, quelle relative alla condizione dell'aviazione americana rispetto a quella di altri paesi ed, ovviamente, egli parlava con molta insistenza della inadeguatezza della Marina e dell'Esercito a condurre piani operativi ed offensivi efficaci, nel rispetto dei limiti posti in quegli accordi internazionali sul disarmo, sia per quel che concerneva l'armamento nazionale che i mezzi finanziari destinati alle spese militari. I toni polemici con cui Mitchell trattò quegli argomenti, unitamente alla mancanza del rispetto dell'iter burocratico interno alle forze armate per l'autorizzazione alla pubblicazione, alimentarono sempre più l'astio dei suoi superiori; vi furono alcune eccezioni, come quella rappresentata dal generale Patrick, il quale condivideva gran parte delle argomentazioni esposte da Mitchell, sebbene non potesse dichiararlo apertamente a causa della sua posizione di comando e la sua responsabilità di alto ufficiale.

Il rischio a cui si andava effettivamente incontro con la polemica iniziata da Mitchell era proprio quello di spaccare in due la struttura di gestione e comando delle forze armate degli Stati Uniti. Tuttavia, Mitchell sembrò non preoccuparsi eccessivamente di questo fatto: al contrario, egli continuò a cercare lo scontro con i responsabili militari nazionali, in particolare con quelli della Marina. Sempre nei primi mesi del 1925 e contemporaneamente alle vicende viste poco sopra, la *Navy* americana effettuò test di bombardamento contro vecchie navi da guerra. Questi esperimenti rappresentarono un'ulteriore occasione di polemica da parte di Mitchell con gli esponenti dell'Ammiragliato che attuarono l'affondamento della *U.U.S. Washington* attraverso il vecchio e già ampiamente sperimentato sistema "statico" di collocazione di esplosivi nello scafo, in cui il ruolo operativo dell'aviazione nel bombardamento della nave risultò pressoché nullo. Le vicende dell'esperimento, come era già accaduto in passato, vennero ampiamente riportate dal "New York Times" il quale, il 19 febbraio 1925, dedicò gran parte della sua prima pagina alle questioni navali e alla diatriba fra Mitchell e le autorità militari degli Stati Uniti. Il quotidiano riportò anche le conclusioni del *Board* della Marina dopo quegli esperimenti ed affermò: «*La flotta è la forza assoluta da impiegarsi nell'esercizio del potere marittimo, la corazzata è l'elemento della forza assoluta nella flotta e tutti gli altri elementi, inclusa l'aviazione, sono semplicemente un appoggio all'espletamento delle funzioni della nave da guerra come arbitro finale nella guerra marittima*» [35].

(*segue:* nota 34)

confronti dei suoi superiori, senza peraltro aver ottenuto precedentemente l'autorizzazione dal *War Department*. Il "New York Times" prontamente riportava la notizia e le affermazioni di Mitchell al riguardo: "(...) La verità sulle condizioni dell'aeronautica militare degli Stati Uniti non sarà più nascosta a lungo. Io non ho disobbedito ad alcun ordine. Se il Dipartimento alla Guerra vuole 'iniziare qualche provvedimento', meglio ancora. Così potrò andare di fronte al Congresso e alla gente, e quindi avremo modo di rimediare a questa sfortunata condizione. Questo libro è solo l'inizio. Attualmente sto scrivendo una serie di articoli che sveleranno queste deplorevoli condizioni". Cfr. *Mitchell Will Give More Facts to Public*, "New York Times", 3 sept. 1925.

(35) Cfr. *Battleship Still Navy Backbone*, "New York Times", 19 feb. 1925, p.1.

L'obiettivo del *Board* era chiaro: dimostrare la superiorità e la indispensabilità dei mezzi navali nella politica di sicurezza nazionale. Non a caso, a fianco di questo articolo, il quotidiano riportava la notizia della possibilità di un altro incontro internazionale sulla questione degli armamenti navali, affermando a grandi titoli «*Coolidge propone un nuovo colloquio navale su un aumento delle dotazioni alle flotte delle quattro potenze: potrebbero esserci tagli ai fondi per l'aviazione*» (36).

Nonostante i timori di Weeks di spezzare in due tra le polemiche la struttura militare nazionale, i toni critici e la ricerca dello scontro in materia di dottrina strategica non erano una prerogativa esclusiva del generale dell'*Air Service*. Il rapporto che il *Navy Board* pubblicò, in seguito al test contro la nave *Washington*, criticava apertamente i risultati dei bombardamenti aerei condotti nel '21 e '23 ad opera di Mitchell. Secondo la Marina, infatti, quegli esperimenti: «*(...) non solo hanno fallito nel dimostrare l'inutilità della nave da guerra ma, al contrario, hanno provato la indispensabilità della corazzata come spina dorsale della difesa navale e i recenti esperimenti con la Washington hanno dimostrato l'abilità della moderna corazzata di reggere ad attacchi di bombardamento aereo*» (37).

La reazione di Mitchell a queste affermazioni, come pure il modo con cui venne effettuato l'esperimento del '25, furono ovviamente negative. Egli asserì infatti che era stato proprio un rapporto del *Joint Board* e firmato da Pershing, nel 1920 dopo l'affondamento della vecchia nave da guerra *Indiana*, a dichiarare che le navi da guerra erano da considerarsi vulnerabili ad un attacco aereo. Il test contro la *Washington* era risultato solo uno spreco di denaro pubblico, a dimostrazione, parziale, di tattiche obsolete ormai sperimentate (38).

A riprova inoltre della preoccupazione di Mitchell circa le ripercussioni che tale diatriba avrebbe potuto avere sulla sua carriera d'ufficiale, nella stessa pagina del "New York Times" in cui veniva riportato il rapporto del *Navy Board*, appariva anche un altro articolo interamente dedicato alle probabili conseguenze che avrebbe potuto avere lo scontro tra Weeks e Mitchell sulla questione del "Saturday Evening Post". Sotto il titolo "*Rebuke of Mitchell by Coolidge Hinted*" vi era la richiesta da parte del segretario alla Guerra Weeks e di quello alla Marina Wilbur, di una punizione per il generale americano che poteva concretizzarsi realmente in una retrocessione al grado di colonnello anche a costo delle loro stesse dimissioni. Questo atteggiamento non era casuale e nemmeno imposto dal banale incidente della mancata autorizzazione a quegli articoli. Non era nemmeno casuale la contemporanea apparizione sul "New York Times" di differenti articoli in cui venivano riproposte le opinioni di Mitchell sull'intera gestione interna ed internazionale degli affari militari del suo paese. La polemica era voluta e ricercata quindi non solo dal generale,

---

(36) *Ibidem*.

(37) *Ibidem*.

(38) Le polemiche su quest'esperimento contro la nave *Washington* continuarono nei mesi seguenti. Di fronte al *Morrow Board*, nel settembre del 1925, Mitchell fra le altre critiche mosse all'intera struttura di comando delle forze armate del suo paese, parlò di quel test a prova dell'incompetenza degli alti comandi della Marina a gestire gli affari aeronautici, ma soprattutto di una chiara volontà di boicottare lo sviluppo aeronautico nazionale, volendo dimostrare l'inefficienza del bombardamento aereo: "In altre parole, l'impressione che ne nasce è che la nave da guerra sia difficilmente attaccabile dal cielo; il che non è assolutamente vero. L'aereo può affondare qualsiasi nave e distruggerla, per questo è assolutamente necessario eseguire questi esperimenti e continuare a farli. Nel nostro paese non abbiamo mai avuto un armamento adeguato anche solo per eseguirli. Non abbiamo mai avuto il permesso di utilizzare un siluro sulla superficie, vale a dire l'aviazione". Cfr. *Mitchell Scores Navy Administration for Accidents*, "New York Times", 1 oct. 1925, p. 1.

ma da una larga fetta dell'opinione pubblica che, attraverso le pagine dei maggiori quotidiani e a volte da essi stessi istigati, considerava Mitchell — soprannominato dalla stampa il *"Flying General"* — un autorevole rappresentante degli interessi e della sicurezza degli Stati Uniti in un'epoca di travagliate relazioni internazionali. Era inoltre la conseguenza inevitabile d'una campagna di stampa che durava ormai da tempo. Nel corso di tutto il mese di febbraio, infatti, il "New York Times", che in precedenza aveva anche manifestato una palese opposizione alle idee di Mitchell, riportava accuratamente ogni sua dichiarazione, integrando la campagna giornalistica con articoli redatti da vari esperti proprio in relazione alla dottrina espressa da Mitchell. Gli argomenti erano di grande richiamo per il pubblico: si parlava di inadeguatezza del sistema difensivo, di carenze nella struttura organizzativa nazionale e di incapacità nel gestire l'intera pianificazione militare, ponendo in tal modo in serio pericolo gli interessi politici, ma soprattutto economici degli Stati Uniti anche oltre i confini nazionali (39).

Fin dall'inizio del mese, infatti, il "New York Times" riportò le affermazioni e le accuse di Mitchell di "cattiva gestione" dei dipartimenti della Guerra e della Marina negli affari militari nazionali. Sebbene avvisato del rischio di una retrocessione di grado, come pure di un processo per insubordinazione, Mitchell accusò i suoi superiori di inefficienza, conservatorismo e fallimento nell'adottare una giusta politica nazionale nei confronti della questione aerea. Le condizioni in cui era stata abbandonata l'aviazione statunitense, non erano solo pericolose per il bene nazionale, ma avrebbero potuto compromettere seriamente la difesa del paese nel caso in cui si fosse presentata un'emergenza bellica.

Nel corso della sua lunga testimonianza di fronte alla Commissione Lampert, Mitchell ebbe modo di ripercorrere l'intera storia dell'aviazione militare del suo paese, denunciando in particolare il disinteresse e l'atteggiamento reazionario delle autorità competenti: «*Per iniziare, noi abbiamo incontrato le più grandi difficoltà nell'ottenere fondi per l'acquisto del primo velivolo Wright e, dopo che questo ha volato, vi sono state grandi difficoltà per ottenere velivoli per l'esercito, sebbene tutte le nazioni europee avessero già iniziato a considerare l'aviazione in modo serio. Quando scoppiò la guerra vi era così poca organizzazione o abilità nel dipartimento della Guerra a sviluppare l'aeronautica che praticamente l'intera organizzazione venne posta nelle mani di civili ed amministrata indipendentemente dal dipartimento stesso. Non fu il dipartimento della Guerra che permise lo sviluppo aviatorio in questo paese durante il conflitto: ma furono quei civili che vennero arruolati e quelli interessati all'aviazione presenti nel Congresso*» (40).

Neppure l'esperienza del primo conflitto mondiale aveva modificato questo atteggiamento, tanto che l'ostruzionismo da parte del *War Department* continuava insistente e minaccioso nei confronti dei veri interessi nazionali: «*Considero l'amministrazione del dipartimento della Guerra onesta e zelante come si conviene alla sua organizzazione, ma ritengo la legislazione, l'organizzazione e l'amministrazione attuali del dipartimento della Guerra praticamente incapaci di creare, gestire o amministrare la forza aerea in modo efficiente. L'aviazione dipendente dall'Esercito*

---

(39) Il 10 febbraio 1925, il quotidiano intitolava un suo articolo *Mitchell Sees City Helpless in Attack* e riportava ogni dichiarazione rilasciata in proposito dal generale, sia per mezzo della stampa che della radio, circa la vulnerabilità di città come New York, prive di difesa aerea. Così pure il 20 febbraio, in un articolo in prima pagina dal titolo a grandi lettere *No Mitchell Rebuke, He Renews Attacks*, venivano riportate le sue dichiarazioni circa la vulnerabilità degli Stati Uniti da un attacco dal cielo, come pure della debolezza difensiva di regioni come l'Alaska, l'arcipelago delle Filippine e le Hawaii.

(40) Cfr. *Mitchell Widens, op. cit.*, "New York Times", 7 feb. 1925, p. 3.

ha fatto più di quanto potesse, grazie all'atteggiamento favorevole del segretario alla Guerra verso l'aviazione, grazie alla personale capacità dell'attuale Comandante dell'aeronautica, che ha operato con grandi difficoltà ed ostacoli e grazie, infine, all'iniziativa, all'interessamento, al dovere e al coraggio dei nostri ufficiali piloti. È mia opinione che il conservatorismo del dipartimento della Guerra abbia un effetto diretto su tutti i settori dell'aviazione. L'atteggiamento generale del dipartimento della Guerra è di porre dei limiti alla capacità e all'influenza dell'aviazione nel sistema militare (...) la resistenza del dipartimento della Guerra alla creazione di un corpo aeronautico indipendente è costante e consistente» (41).

Il dipartimento della Marina assumeva un comportamento non solo di manifesto ostruzionismo ma, peggio ancora, di vero e proprio boicottaggio, negando l'evidenza dei risultati raggiunti con i test del '21 e del '23 (42) e le potenziali capacità che l'arma aerea aveva manifestato sino ad allora: «*Nonostante le rivelazioni del Joint Board, e nonostante i risultati a cui sono pervenute le più grandi nazioni al mondo, il dipartimento della Marina continua a comparire di fronte al Congresso e testimoniare in modo scorretto, dando l'impressione appunto, che l'aeroplano abbia una potenza limitata nei confronti della nave da guerra*» (43).

Eppure, continuava ad accusare Mitchell, se vi erano stati incidenti mortali di piloti dell'*Air Service* — da cui erano sorte in seguito numerose polemiche — la causa doveva essere ricercata proprio nella pessima gestione dell'intero settore aeronautico nazionale da parte di questi dipartimenti. La loro limitata conoscenza — in particolar modo della Marina — degli affari aeronautici, poneva in serio pericolo l'intera pianificazione difensiva degli Stati Uniti, al punto che una potenza di "terza categoria", dotata di adeguate unità aeree, poteva attaccare e distruggere gran parte del territorio nazionale. Ciò era reso ancora più grave dal fatto che i responsabili della *Navy* in quel periodo sembravano indirizzare le loro attenzioni più all'Atlantico che al Pacifico, sottovalutando in tal modo la realtà strategica di quella delicata area geografica.

I lavori delle commissioni governative, di cui il quotidiano newyorkese riportava ogni giorno un fedele resoconto e di fronte alle quali Mitchell venne invitato ad esporre le sue opinioni, rappresentarono quindi un'ulteriore occasione per il generale di esporre le sue tesi circa la cattiva gestione degli affari aeronautici sia civili che militari da parte delle autorità americane, che venivano in tal modo accusate di porre a rischio la vita degli stessi militari ed aviatori. Mitchell ripropose le stesse argomentazioni già espresse nei suoi articoli precedenti, aggiungendo tuttavia che i possedimenti americani nel Pacifico non sarebbero

---

(41) Lettera indirizzata a Weeks e letta di fronte alla Commissione Lampert e di cui il "New York Times" riportò un lungo resoconto. *Ibidem.*

(42) La comparizione di Mitchell di fronte alle diverse commissioni incaricate degli affari militari fu quasi sempre dominata dalle questioni relative agli esperimenti di bombardamento eseguiti nell'estate del '21. Di fronte alla commissione Lampert, Mitchell aveva evidenziato ampiamente i numerosi tentativi da parte del dipartimento della Marina di ostacolare il regolare svolgimento di quegli esperimenti: "Dovemmo proseguire con quel lavoro altrimenti saremmo stati accusati di non essere in grado di realizzare ciò che noi affermavamo di poter fare e ciò che noi sapevamo di essere in grado di fare. In tutta questa questione non fummo difesi dal dipartimento della Guerra. A mio avviso, in quel momento la Marina cercava di ostacolare l'affondamento della *Ostfriesland*". I responsabili della Marina rispondevano a queste accuse insistendo, anche perché molto probabilmente a corto di altri argomenti, sul fatto che Mitchell, in quell'occasione, avesse agito disobbedendo agli ordini dei suoi superiori, non riconoscendogli quindi alcun merito. Cfr. al riguardo *Mitchell Widens, op. cit.* e *Pictures Our Navy Victim of a Power with a Big Air Fleet,* "New York Times", 13 feb. 1925, pp. 1-3.

(43) *Ibidem,* p. 3.

stati in grado di sostenere una difesa contro un attacco giapponese per oltre due settimane [44]. Questa debolezza traeva origine da una carenza dell'equipaggiamento — egli infatti affermava che vi fossero solo 19 aerei pronti in caso di guerra [45] — dell'inadeguatezza dell'adddestramento [46] ed in generale della qualità della gestione dell'*Air Service*, in patria (vulnerabilità delle grandi città lungo le coste nell'eventualità di un bombardamento aereo) come pure in quelle zone del Pacifico.

Già nell'ottobre del 1923 la commissione Lassiter, incaricata dal segretario alla Guerra di riferire circa le condizioni del personale di volo e dell'equipaggiamento dei piloti dell'*Army Air Service,* sottolineò proprio l'inadeguatezza e l'impreparazione generale dell'intero organico aviatorio. In un rapporto redatto dall'*intelligence* britannico sulla condizione aviatoria americana (1926) venne riportata una parte del rapporto finale della commissione Lassiter, in cui si affermava: «*Dopo uno studio esauriente della situazione la Commissione afferma che la situazione allarmante, esistente all'interno dell'aeronautica, è dovuta alla carenza di personale di volo e di equipaggiamento, situazione che, se permane, porterà ben presto questa importante forza ad una condizione che potrebbe rivelarsi negativa per la difesa nazionale (...). La Commissione è dell'opinione che il Congresso provveda a fornire ulteriore personale per soddisfare le esigenze di un'aviazione in espansione*» [47].

Il rapporto inglese continuava affermando che, sino ad allora, da parte americana (ed in particolare dalla segreteria alla Guerra) non era ancora stato fatto alcun passo per ovviare a quella situazione alquanto critica.

Le argomentazioni di Mitchell non erano quindi del tutto nuove; erano però espresse con maggior incisività e destinate a non rimanere confinate nelle pagine di un rapporto segreto, ma, al contrario, a coinvolgere più pubblico possibile. Fu forse per questo motivo che le reazioni dell'intero Stato Maggiore americano non furono favorevoli a Mitchell. Sia le autorità militari che quelle politiche non tentarono di ricercare le cause di questa cattiva gestione o di appurare la fondatezza di quelle accuse. Le loro risposte risultarono piuttosto come interrogazioni a Mitchell sulle conseguenze — peraltro già avanzate dallo stesso generale — di quelle critiche, che andavano appunto dalla retrocessione al grado di colonnello sino alla apparizione di fronte alla Corte marziale. Ciò che emerge dalla lettura

---

(44) Naturalmente non erano dello stesso avviso alcuni esponenti della Marina. Il 27 febbraio del '25 il "New York Times" intitolava un suo articolo in prima pagina *Aircraft Could Not Capture Philippines Alone,* riportando la dichiarazione fatta in proposito dall'ammiraglio Jones. Tuttavia, il giorno seguente, lo stesso quotidiano annunciava l'autorevole dichiarazione dell'ammiraglio Sims, il quale concordava con l'analisi fatta da Mitchell sulla condizione delle basi militari nei territori del Pacifico. Cfr. *Airplane Makes Battleship Obsolete,* "New York Times", 28 feb. 1925, pp. 1 e 2.

(45) La questione dei "19 planes" si dimostrò la più spinosa delle accuse avanzate da Mitchell. Tuttavia, in seguito, egli corresse la sua dichiarazione affermando che quei 19 aerei erano solo caccia, mentre l'*Air Service* disponeva di altri aerei. Tuttavia, questa falsa o comunque tendenziosa affermazione lo compromise definitivamente anche agli occhi dei suoi superiori. Cfr. *Mitchell Sees City, op. cit.*.

(46) Mitchell prese lo spunto per criticare anche il sistema di educazione militare delle scuole ed accademie. Come riportò un giornalista del "New York Times": "Egli ha mostrato una notevole avversione nei confronti del sistema educativo di West Point, che annulla l'iniziativa — una delle qualità di cui i piloti necessitano ad alti livelli". Cfr. R. L. Duffus, *Conflict over Aircraft,* 15 feb. 1925. Mitchell espose sinteticamente ed esaurientemente il suo pensiero nei confronti dell'educazione militare superiore dei piloti in varie occasioni, si veda in particolare *The Mitchell Plan,* in "Aviation", 12 oct. 1925, p. 502.

(47) Cfr. Air Intelligence Report, *Notes on Aviatian in Usa*, n. 11, 1926, P.R.O., Kew Garden, London, Air 10/1325, p. 12.

degli articoli relativi alle interrogazioni di fronte alle commissioni governative è quasi una sorta di processo alle idee e alla dottrina di Mitchell, continuamente posto di fronte a ricatti sulla sua carriera d'ufficiale. L'alternarsi di interventi riportati quotidianamente dal "New York Times", non sempre favorevoli come neppure mai manifestatamente contrari alle argomentazioni di Mitchell, dà l'impressione che i suoi oppositori considerassero Mitchell un illuso, o peggio, un uomo che aveva deciso, volontariamente, di porre fine alla sua carriera. Ciononostante, tutte le commissioni che lo interpellarono, come pure lo stesso "New York Times", concessero ampio spazio alle sue dichiarazioni.

Tuttavia, proprio l'atteggiamento irriverente ed i toni polemici delle affermazioni, portarono Mitchell, nell'aprile del '25, alla perdita del posto di assistente del generale Patrick [48] all'interno dell'*Air Service* (gli succedette il generale J. S. Fecht), alla conseguente retrocessione al grado di colonnello e alla destinazione come comandante di una base aerea nel Texas. La motivazione ufficiale che venne apportata a questo provvedimento parlava di falsa dichiarazione di fronte alla commissione Lampert circa la disponibilità di soli 19 aerei in caso di conflitto. Il segretario Weeks fu ancora più severo nei confronti del generale: oltre all'imprecisione dei dati, egli giustificò in questi termini le misure punitive nei suoi confronti: «*L'intera gestione del Generale Mitchell si è rivelata così priva di alcun riferimento ad alcuna legge, così contraria alla definizione di una organizzazione efficiente, così carente d'un lavoro di gruppo, così indicativa del suo desiderio personale di pubblicità a spese di chiunque fosse a lui vicino, che le sue azioni lo rendono inidoneo per una alta posizione di comando. Scrivo questo con grande dispiacere perché lo ritengo un ufficiale valoroso con eccellenti meriti di guerra. Ma la sua azione dal tempo di guerra è stata tale da far cambiare idea a chi è al corrente dei fatti e che desidera promuovere al meglio l'interesse della difesa nazionale*» [49].

Al banchetto di saluto ai suoi colleghi prima della partenza per la isolata base aerea di S. Antonio nel Texas, il colonnello Mitchell approfittò per manifestare apertamente le difficoltà cui andavano incontro quei militari come lui desiderosi di mutare totalmente o in parte la struttura e la gestione degli affari della difesa americana: «*Risulta difficile per un ufficiale dell'aviazione intraprendere una azione di acculturamento della gente su questo argomento, in quanto i suoi mezzi di sussistenza, la sua carriera e nel complesso la sua stessa vita militare dipendono dal servizio. Quando vi sono metodi e sistemi errati, se egli tenta di migliorarli e andare contro le opinioni dei suoi superiori, inesperti in aviazione — a causa dello sviluppo aeronautico — significa la fine della sua attività militare in tempo di pace. Il risultato è che l'iniziativa, l'autorità e la fiducia in sé non esistono più. Non può esprimere i suoi pensieri, e quando è chiamato a farlo, dice solo una parte di quel che sa. Il risultato è quindi che i fatti circa l'aeronautica e la nostra intera difesa nazionale raggiungono il pubblico solo con grandi difficoltà*» [50].

Mitchell andava quindi oltre, manifestando il suo disappunto per una gestione conservatrice degli affari aeronautici da parte degli alti comandi dell'*Army* — i veri responsabili, questa volta, delle sue disavventure professionali: «*È interessante guardare indietro agli ultimi venti anni e vedere quanto è stato difficile portare a termine nuovi sistemi e adottare nuovi strumenti per le nostre forze armate. Fu con grande difficoltà che l'Esercito adottò il telefono, il telegrafo, l'automobile e la radio. Quando la gente già illuminava le proprie case con il petrolio, l'Esercito*

---

(48) Costui, interrogato in proposito dai suoi superiori, riconfermò la sua piena fiducia a Mitchell. Cfr. B. Davis, *op. cit.*, p. 201.

(49) *Ibidem*, pp. 205-206.

(50) Cfr. *Mitchell Defiant on Quitting Post*, "New York Times", 28 apr. 1925, pp. 1 e 10.

usava le candele. Quando la gente usava il gas, l'Esercito il kerosene e quando tutti gli altri usavano l'elettricità, l'Esercito continuò per anni ad utilizzare i vecchi sistemi di illuminazione. Nelle campagne indiane, i selvaggi erano meglio armati di noi, come pure gli Spagnoli nel 1898 e come in seguito lo sarebbero stati i nostri nemici nella Guerra Mondiale se non avessimo utilizzato le armi dei nostri alleati» (51).

L'intera gestione degli affari militari nazionali era quindi pervasa dal forte conservatorismo e dagli interessi particolaristici delle differenti gerarchie militari e dei diversi organismi preposti agli affari aeronautici: questa era la vera causa del ritardo nello sviluppo aviatorio degli Stati Uniti rispetto agli altri paesi, nello spreco di denaro pubblico in un inutile armamento tattico ormai obsoleto, nel pessimo ed ovviamente inadeguato addestramento dei piloti, ma soprattutto nella imprecisa e lacunosa programmazione di difesa nazionale, in patria come nei territori del Pacifico.

Le stesse conclusioni vennero riportate nel rapporto finale redatto dalla Commissione Lampert. Ciò che venne posto in giudizio era il rapporto esistente fra i due *Air Services*, quello della Marina e quello dell'Esercito, e la loro responsabilità nella lacunosa gestione degli affari aeronautici nazionali: «*Non vi è alcuna uniformità nella politica dell'Esercito e della Marina per quel che riguarda l'organizzazione, l'equipaggiamento, il controllo del personale, l'approvvigionamento, la progettazione dei velivoli; non vi è continuità di politica nella progettazione ed acquisto di velivoli e motori sia nell'Esercito che nella Marina: (...) i tentativi di coordinamento delle attività dell'Esercito e della Marina attraverso l'impiego degli uffici unificati, gli interventi del National Advisory Committee on Aeronautics, e di altre agenzie sono stati sporadici ed occasionali e talvolta non hanno raggiunto gli obiettivi desiderati (...); vi è una conflittualità di opinioni fra l'Esercito e la Marina per quel che riguarda l'utilità del mezzo aereo in operazioni contro le navi sulla superficie (...); vi è un certo qual spreco di denaro e di energia da parte dell'Esercito e della Marina nel tentativo di ottenere risultati identici nella ricerca tecnica, nella costruzione e nell'amministrazione di velivoli, nell'approvvigionamento, nella sistemazione, e nelle attività di addestramento e sul campo*» (52).

Le dichiarazioni di Mitchell rappresentavano allora solo un anticipo della polemica che sarebbe scoppiata nel settembre del '25 in seguito all'incidente al dirigibile *Shenandoah*, a cui seguì il processo di fronte al tribunale militare. Dopo il ritorno dal suo lungo viaggio in Estremo oriente, Mitchell non aveva perso occasione infatti per manifestare il suo disappunto, accusando apertamente e senza mezzi termini, i supremi organismi militari americani di arretratezza culturale, conservatorismo ed ostruzionismo, sino a giungere all'accusa più grave di amministrazione traditrice degli interessi della nazione.

4.3 La proposta di riorganizzazione della struttura militare nazionale

Ciò che Mitchell tentava in ogni modo di far comprendere con le sue dichiarazioni e i suoi numerosi attacchi diretti ai suoi oppositori era infatti un piano di riorganizzazione dell'intera struttura di comando e di gestione degli affari militari del paese.

La condizione primaria e fondamentale per ottenere un risultato positivo era costituita dalla indipendenza della forza aviatoria nazionale. A parere di Mitchell, il raggiungimento dell'indipendenza avrebbe ovviato infatti a tutte le carenze e ai fallimenti, soprattutto

---

(51) *Ibidem*, p. 10.

(52) Cfr. Air Intelligence Report, *op. cit.*, p. 11.

finanziari, causati dalla gestione da parte degli alti comandi della Marina — ancora più responsabili rispetto al comando dell'Esercito — dell'intera struttura difensiva ed offensiva degli Stati Uniti. Era il *General Board* della Marina, infatti, che pianificava ed operava le politiche di intervento in difesa sia della nazione americana che dei suoi territori nel Pacifico: la *Navy* era l'unica responsabile dell'intera gestione degli affari militari, come di quelli diplomatici che avevano avuto il loro apogeo nelle conferenze navali di inizio anni '20, ed era ancora la Marina che, come ebbe a dire di fronte alla commissione Lampert, aveva: «*(...) interessi definiti che hanno deliberatamente soppresso il giusto sviluppo dell'aviazione e la cui avversione ed ignoranza potrebbero solo essere opposti per mezzo della istituzione di una forza aerea singola (...) Fino a che il limite di bilancio per lo sviluppo dell'aviazione sarà definito dall'Esercito, dalla Marina o da qualsiasi altra agenzia governativa, l'aviazione verrà considerata come una forza ausiliaria e l'ammontare di denaro necessario, in confronto con quello per gli altri servizi, sarà deciso da personale la cui occupazione principale non è l'aviazione. Questo ha portato ad un sistema di accaparramento di denaro, incompleto, inefficiente ed in ultimo troppo costoso*» (53).

L'inefficienza di fondo dell'intera struttura aeronautica militare nazionale, come pure di quella civile e commerciale e, l'interruzione nella sperimentazione tecnica, erano quindi i risultati diretti di carenze che Mitchell elencò sinteticamente come conclusione del suo libro *Winged Defense*, del '25. Gli Stati Uniti infatti necessitavano di: «*1) un dipartimento dell'Aeronautica per gestire l'intera questione aviatoria, eguale all'esercito e alla marina; 2) una politica aeronautica definita; 3) una organizzazione, sia militare che civile, per portare avanti la politica aeronautica; 4) un sistema per ottenere personale adatto per tutte le evenienze; 5) un unico sistema per l'approvvigionamento e il rifornimento per tutti i bisogni; 6) un sistema per la istruzione e la ispezione di tutte le unità aeree. Finché non verranno realizzati questi fondamenti per la creazione di una forza aerea, la potenza aerea degli Stati Uniti continuerà a muoversi faticosamente nel pantano della disperazione*» (54).

Nel progetto mitchelliano, quindi, il ruolo determinante l'intero sviluppo aeronautico nazionale doveva essere svolto istituzionalmente e finanziariamente da un unico artefice ben definito, ossia un dipartimento delle questioni aeronautiche indipendente e con poteri eguali a quelli dell'Esercito e della Marina.

Nel dicembre del '24 di fronte allo *Special Navy Board*, e nel progetto di legge *Curry* dell'inizio '25 — proposto in sede congressuale da un amico e sostenitore di Mitchell — egli ebbe l'opportunità di richiamare l'opinione pubblica e i suoi superiori sul problema dell'indipendenza della forza aeronautica militare nazionale. Le argomentazioni che egli apportava alla sua tesi non erano molto differenti da quelle pronunciate all'indomani del suo rientro in patria dopo l'esperienza bellica in Europa. Ma, nel 1925, l'intera questione non ruotava solo ed esclusivamente su argomentazioni di carattere economico — rilancio dell'industria aeronautica nazionale — o finanziario — la richiesta di nuovi fondi e la loro gestione da parte di un dipartimento indipendente. A metà degli anni '20 questo problema era posto alla base della critica alla gestione dell'intera politica militare nazionale da parte del ministero, quello della Marina, incompetente sia in materia aeronautica che, fatto ancora più grave, in materia di strategia e pianificazione militare nazionale. Inoltre,

---

(53) *Ibidem*, p. 15 e W. Mitchell, *Will Sea Power Be Displaced by Air Power?*, in "Congressional Digest", apr. 1925, p. 246.

(54) Cfr. W. Mitchell, *Winged Defense*, New York 1925.

più che in passato, l'intera questione sollevata da Mitchell era pervasa da forti toni polemici che risultavano di grande effetto per il pubblico americano che continuava a seguire l'intera vicenda attraverso le pagine di quotidiani, riviste o per mezzo delle numerose dichiarazioni che puntualmente il generale rilasciava dopo ogni suo intervento ufficiale.

Grazie alla sua grande capacità di analisi, Mitchell affrontò il problema dell'indipendenza, scavalcando le opposizioni che provenivano dagli ambienti militari interni agli Stati Uniti e dimostrando al resto della popolazione americana che l'indipendenza aveva rappresentato l'elemento propulsore per lo sviluppo delle altre aviazioni nazionali, da quella britannica, a quella italiana e persino a quella giapponese, sempre pronta ed attenta alla evoluzione delle forze aeree di altri paesi: «*Proprio negli Stati Uniti — affermava — la gestione dell'aviazione da parte dell'Esercito e della Marina si è rivelata suicida nel suo evolversi*» (55). La separazione fra l'aviazione e le altre forze armate si dimostrava quindi ancora più necessaria proprio per il superamento di quella condizione e in vista del successo a cui erano ormai giunti le aviazioni di altri paesi. «*La tendenza in tutte le nazioni è stata innanzitutto quella di centralizzare tutti gli sforzi aviatori con il desiderio di sviluppare l'aviazione a beneficio dell'aviazione; in seguito è stato quello di eliminare servizi duplici e dispendiosi causati dall'esistenza di numerose agenzie incaricate degli stessi compiti. La Gran Bretagna ha guidato il mondo in questa idea di* air power. *Essa possiede ora un Ministero dell'Aria che è eguale a quelli dell'Esercito e della Marina. La sua forza aerea è destinata per legge a costituire il primo fronte difensivo del Regno Unito*» (56).

Il modello inglese era certamente quello più valido. Quando, nel 1929, egli scrisse un articolo dal titolo *Who Leads World in Aeronautics?*, pur manifestando un estremo interesse anche per le aviazioni di altri paesi, egli si esprimeva in questi termini: «*Per rispondere alla domanda su chi sia alla guida dell'aeronautica mondiale, possiamo affermare che gli inglesi dominano nella organizzazione e nel sistema di gestione della loro forza aerea. Essi guardano avanti e costruiscono per situazioni che si presenteranno non solo domani, ma anche dopodomani, e sono pronti in qualsiasi momento a servirsi al massimo dei vantaggi che essi possono ottenere sia commercialmente che militarmente. Essi hanno una soluzione per ogni problema che si trovano a dover affrontare e sanno come gestirlo*» (57).

Gli Stati Uniti erano ben lungi dal detenere una posizione di leader mondiale in campo aeronautico: «*Noi non siamo certamente prima del quinto posto; Inghilterra, Giappone, Francia e Italia sono prima di noi e noi stiamo regredendo sempre più (...) La nostra aviazione civile e commerciale è rozza e per nulla sviluppata, mentre i nostri ingegneri aeronautici hanno trovato altri impieghi e la nostra industria è praticamente morta di stenti*» (58).

L'America sembrava non capire che lo sviluppo tecnico ed ingegneristico aveva modificato radicalmente lo stesso modo di concepire la strategia difensiva ed offensiva di ciascun paese: era cambiato il modo di condurre la guerra e con essa l'approccio stesso delle autorità politiche e militari nella sua pianificazione, simulazione e prevenzione.

---

(55) Cfr. *William Mitchell's Opening, op. cit.*, p. 28.

(56) Cfr. W. Mitchell, *Aeronautical Era*, in "Saturday Evening Post", 20 dec. 1924, p. 101.

(57) Cfr. W. Mitchell, *Who Leads World In Aeronautics?*, 1929, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, p. 16.

(58) Cfr. *Mitchell Widens, op. cit.*, e "New York Times", 26 feb. 1925, p. 1.

«La difesa nazionale consiste di due elementi, un elemento di protezione o preparazione, che opera sempre sia in tempo di pace che in guerra; un secondo elemento, l'effettiva difesa, che si esplica quando un obiettivo deve essere raggiunto attraverso l'impiego della forza fisica, quando tutti gli altri mezzi per ovviare alla disputa si sono dimostrati senza successo. La difesa nazionale pertanto deve essere fondata su condizioni che riflettano la natura nazionale, debbono essere specifiche e ben comprese, altrimenti non avranno l'appoggio della gente, che in ultima analisi, è l'elemento nella nostra struttura che definisce quali debbano essere le nostre politiche» (59).

L'indipendenza dell'aviazione era quindi solo il primo passo, anche se fondamentale, per avviarsi su questo nuovo corso della strategia militare nazionale: *«La guerra oggigiorno può avvenire in tre modi — per mare, per terra e per aria. La certezza è che le guerre future avverranno nei cieli. È anche certo che gli scontri di superficie saranno scontri a lunga distanza. La certezza inoltre sta nel fatto che le flotte combatteranno sott'acqua. Diventa quindi chiaro che l'aviazione militare sta assumendo una importanza vitale nella difesa nazionale. Non può più essere per lungo tempo considerata come forza ausiliaria. Deve essere indipendente e svilupparsi (...). Credo che l'intera questione debba porsi come un problema di difesa nazionale. Per questo motivo noi desidereremmo avere una forza di superficie, una di mare e una aerea. Una tale difesa unificata potrebbe essere meglio raggiunta creando un dipartimento di Difesa Nazionale al posto di quelli della Guerra e della Marina, che hanno al loro comando civili e sottosegretari incaricati delle questioni dell'Esercito, della Marina e dell'Aviazione»* (60).

Mitchell proponeva quindi la creazione ex novo di un unico dipartimento della Difesa, con le tre forze rappresentate ed affiancate da esperti del dipartimento di Stato e del Tesoro americani, il cui compito doveva consistere nella stesura di una pianificazione militare elaborata sulla base dello studio della situazione politica e strategica internazionale. La collaborazione interforze, indipendenti ma coordinate, e soprattutto il confronto continuo fra esperti militari e rappresentanti civili, come quelli appunto facenti capo al dipartimento di Stato, oltreché la collaborazione con i responsabili economici dello stesso presidente, avrebbero permesso la elaborazione di una politica di difesa nazionale più moderna e più consona alle esigenze degli Stati Uniti (61). Mitchell, quindi, non vi intravedeva validi motivi per una opposizione a questo piano, se non la mancanza di volontà politica ad imporre questo sistema. *«Vi sono persone che pongono in discussione l'opportunità di avere un unico dipartimento di Difesa Nazionale. Non vedo alcuna valida obiezione a questa tesi; anche se ciò non accadesse, deve esserci in ogni caso un dipartimento dell'Aviazione, al pari dell'Esercito e della Marina. Debbono esserci amministrazioni separate, personale separato e operazioni separate per ciascuna di queste forze, vale a dire per l'Esercito che opera sulla superficie, per la Marina che opera sul mare e per la forza aerea che opera in cielo. Con il nostro sistema attuale, tutte queste cose sono assolutamente impossibili. Non può essere definita una responsabilità, le operazioni non possono venir coordinate e il denaro non può essere speso in maniera logica, sia a causa del sistema sia a causa del fatto che ufficiali e agenti governativi che gestiscono questi progetti non sono ufficiali piloti con un addestramento aviatorio»* (62).

---

(59) Cfr. *William Mitchell's Opening, op. cit.*, pp. 2-3.

(60) Cfr. *Mitchell Sees, op. cit.*, p. 1.

(61) Cfr. *Mitchell Demands Separate Air Force*, "New York Times", 9 sept. 1925, p. 14.

(62) Cfr. W. Mitchell, *Our Future Defense*, non datato, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, pp. 3-4. Mitchell terminò questo breve scritto utilizzando la terminologia cara ai rivoluzionari americani di fine '700. Parlando infatti della condizione dell'aviatore americano, sia militare che nelle vesti di un cittadino appassionato di aeronautica egli affermò: "L'aviatore nel nostro paese non ha una istituzione. Deve fare tutto e più di ogni altra unità. È sottoposto ai doveri della legge senza avere una rappresentanza".

Era quindi altresì importante individuare un unico esponente e responsabile dell'attività aeronautica e del suo sviluppo all'interno della nazione, così come di rappresentanti presso i consigli di difesa degli Stati Uniti, con gli stessi poteri di quelli dell'Esercito e della Marina: «*Senza questa voce dei sostenitori dell'aviazione nei nostri consigli nazionali noi non possiamo sviluppare un sistema moderno di difesa nazionale, in quanto la voce dei rappresentanti dell'esercito e della flotta non rimarranno più per lungo tempo i fattori determinanti. Non possiamo più permettere a lungo che la forza terrestre, navale e aviatoria vadano per conto loro, senza rappresentare una forza e senza un coordinamento all'interno di un unico dipartimento e sotto un uomo incaricato e responsabile di tutta la difesa nazionale (...) Non solo ciò può dare un giusto peso all'aeronautica, sia in pace che in guerra, ma l'Esercito e la Marina hanno sempre, ed avranno sempre, situazioni insolubili su certe questioni dove essi hanno una rappresentanza eguale. La presenza di una terza forza armata dovrebbe portare alla fine di ciò*»[63].

L'unificazione di tutte le attività aeronautiche nazionali in un unico dipartimento, tale da permettere una gestione coordinata per ciò che concerneva la dotazione di un nuovo materiale aviatorio, civile e militare, così come una pianificazione strategica adeguata, avrebbero rimosso dall'immobilismo l'amministrazione degli affari aviatori da parte dell'Esercito e della Marina, così come avrebbero certamente colmato le gravi lacune esistenti nell'ambito difensivo nazionale che in quel momento erano tali da obbligare gli Stati Uniti, in caso di emergenza bellica, a ricercare eventuali alleati militari in altre nazioni: «*Al momento attuale, di fronte ad una grave emergenza nazionale, a causa del nostro difettoso sistema di difesa nazionale, noi saremmo obbligati ad allearci con una delle grandi potenze aviatorie per garantirci la nostra stessa esistenza*»[64].

Tuttavia, le aspettative di Mitchell circa la istituzione di un dipartimento aeronautico indipendente avrebbero dovuto attendere ancora parecchio tempo prima di venir realizzate: entrambe le commissioni, la Lampert e la Morrow, sebbene con una terminologia dissimile, ribadirono il concetto della dipendenza dell'arma aerea dall'Esercito e dalla Marina.

Dalle pagine dei loro rapporti — resi pubblici quasi contemporaneamente, nel dicembre e nel novembre del '25 rispettivamente — appariva chiaro che il problema era rimandato almeno per un quinquennio. Nel rapporto Lampert, tuttavia, si poteva scorgere una influenza più mitchelliana, a causa probabilmente del clamore suscitato dalle dichiarazioni che vi fece il generale quando venne chiamato a testimoniare, nella primavera di quello stesso anno, e forse per il fatto che, quando venne redatto il rapporto, Mitchell era sotto inchiesta e giudizio della Corte marziale[65]. Anche se il rapporto Lampert non parlava di dipartimento unico e separato dalle altre forze armate nazionali, esso tuttavia ribadiva la necessità, sentita ormai da più parti, di istituire un "*dipartimento della difesa*

---

(63) Cfr. *Naval Board Chief,* "New York Times", 26 feb. 1925, p. 3 e W. Mitchell, *How Should We, op. cit.,* p. 216; *Col. Mitchell's Statement on Govt. Aviation,* in "Aviation", 14 sept. 1925, pp. 318-320.

(64) Cfr. *Naval Board, op. cit.,* p. 3.

(65) Nella dichiarazione rilasciata da uno dei suoi principali esponenti, il congressista Perkins, al momento della nomina della commissione, già si potevano intravedere le influenze mitchelliane. Dopo aver ribadito quale fosse il vero obiettivo della commissione, ossia studiare ed affrontare seriamente i problemi aviatori dei dipartimenti della guerra e della marina, egli affermò: "Speriamo di fare un rapporto chiaro, conciso e costruttivo, non per accusare singoli individui o dipartimenti, ma per servire questo paese nello sviluppo della sua forza aerea. Considero l'aviazione commerciale e militare come uno dei principali problemi del nostro tempo. Nessuna nazione può continuare ad essere una potenza di prima categoria, senza una effettiva e potente arma aerea. L'aviazione è uno dei primi problemi odierni dell'America". Cfr. R. L. Duffus, *op. cit.*.

nazionale, con a capo un responsabile civile incaricato di coordinare la pianificazione e l'intera politica di difesa nazionale", ma soprattutto di far gestire entrambi gli *Air Services* da persone "*che sostengano con fermezza l'uso totale e completo dell'aviazione distaccata presso l'Esercito e la Marina per la difesa del paese*". Le pagine di quel rapporto svelavano l'influenza mitchelliana soprattutto nei riguardi del problema di una maggiore dotazione di personale di volo, meglio addestrato e soprattutto meglio equipaggiato: ai dipartimenti della Guerra e della Marina era infatti demandato il compito di "*valutare e distruggere tutti i velivoli obsoleti e poco sicuri*" (66).

Al contrario, il rapporto Morrow non menzionava affatto i problemi più gravi ed urgenti proposti da Mitchell. Fin dalla prima settimana dei lavori della commissione apparve chiaro che il tema dominante riguardava appunto se il governo dovesse istituire una forza aeronautica indipendente — come presupposto fondamentale della politica nazionale di espansione aviatoria — o se il sistema, organizzato sulla base del vecchio schema di comando da parte della Marina e dell'Esercito, potesse ancora supportare lo sviluppo aeronautico. Il rapporto in sostanza finì con il ribadire quei principi che erano propri della cultura aviatoria degli esponenti della Marina: l'uso del mezzo aereo nella difesa delle coste nazionali e in appoggio alle operazioni della flotta navale e delle forze di terra. Veniva quindi negato all'aviazione un ruolo strategico più incidente, non venendo riconosciuto, in caso di guerra, l'uso del bombardiere contro il territorio nemico. Riconosceva, tuttavia, la necessità di un ammodernamento della flotta aerea da effettuarsi attraverso un programma quinquennale, in modo da avvantaggiare l'industria aeronautica privata più vicina agli interessi della Marina, così come di affiancare ai dipartimenti della Guerra e della Marina, come pure a quello del Commercio, degli "*special assistant secretaries*" incaricati appunto delle questioni aeronautiche (67). Il "New York Times", a lavori finiti, riportava fedelmente alcune delle conclusioni a cui era giunto il *Board* e affermava: «*Le unità aeree militari e civili del governo dovrebbero rimanere separate in maniera distinta; non è necessario per la difesa nazionale istituire una potente forza aerea, soprattutto perché gli Stati Uniti sono ben protetti dalla loro posizione geografica. Gli Stati Uniti non sono posti in pericolo nei confronti di un attacco aereo da parte di alcun potenziale nemico con una forza minacciosa. È opinione della commissione che il timore di un tale attacco non abbia alcun fondamento*» (68).

Il rapporto Morrow siglò la vera vittoria del pensiero navale tradizionale su quello aeronautico nascente, forse anche perché prese corpo nel momento in cui Mitchell subì

---

(66) Cfr. Air Intelligence Report, *op. cit.*, pp. 16-18.

(67) Cfr. H. Mingos, *The Nation Seeks the Truth About Aviation*, "New York Times", 27 sept. 1925, p. 5 e *Air Unity Opposed by Morrow Board; Industrial Aid Urged*, "New York Times", 3 dec. 1925, p. 1, in cui si leggeva: "La commissione, nelle sue conclusioni non fa alcuna affermazione sensazionale o proposta allo scopo di imporre una revisione completa delle unità aeree governative, militari e civili, ma suggerisce spunti costruttivi allo scopo di superare motivi di insoddisfazione e raccomanda una politica per la produzione aeronautica, soprattutto attraverso l'incoraggiamento delle industrie private, come elemento fondamentale per permettere agli Stati Uniti di dotarsi di una adeguata difesa aerea in tempo di guerra". Cfr. inoltre W. F. Trimble, *The Naval Aircraft Factory, The American Aviation Industry and Government Competition, 1919-'28*, in "Business History Review", 1986 sum., pp. 175-198.

(68) Cfr. *Air Unity Opposed*, *op. cit.*, p. 1.

il processo militare e, con notevole clamore di stampa, venne allontanato dal servizio attivo. Il quotidiano newyorkese sottolineava il fatto che il rapporto non menzionasse il nome del colonnello Mitchell (69).

Proprio per questi avvenimenti contingenti e per via che il *Morrow Board* era di nomina presidenziale e quindi più incidente sulle decisioni dell'Esecutivo, tale rapporto ebbe maggiori conseguenze di quello redatto dalla commissione Lampert. Poco dopo la pubblicazione di questi due rapporti, infatti, il presidente Coolidge, indirizzandosi al Congresso nel consueto messaggio inaugurale annuale, affermava di non intravedere valide ragioni per apportare radicali cambiamenti nelle organizzazioni dei diversi *Air Services.* Dal punto di vista ufficiale politico, quindi, l'intera organizzazione aviatoria nazionale, così come la stessa politica militare nel suo insieme, non subirono per lungo tempo alcun mutamento di rilievo.

---

(69) Nell'articolo di H. Mingos, *op. cit.*, parlando della testimonianza di Mitchell di fronte al *Morrow Board,* veniva affermato: "Il colonnello Mitchell si è sempre imposto nelle udienze in cui egli è apparso. La sua personalità, la sua fiducia in se stesso, e i suoi modi franchi hanno reso le prime inchieste dei veri 'Mitchell day' (...) Mitchell, sebbene in Texas, ha pertanto dominato le udienze. La sua presenza si è sempre manifestata improvvisamente nel corso di ogni dichiarazione fatta dai testimoni. Quando egli apparirà, la stanza sarà stipata di amici e nemici".

CAPITOLO 5

IL PENSIERO DI WILLIAM MITCHELL, 1925-1936. "CRIMINAL NEGLIGENCE" E LA PREPARAZIONE DEGLI STATI UNITI ALLA GUERRA FUTURA

5.1 Il processo

La questione relativa alla istituzione di una aviazione militare indipendente e ad una migliore organizzazione e gestione dell'intera questione aeronautica nazionale sembrò alla fine dominare le vicende militari americane negli ultimi mesi del 1925. Dall'inizio di settembre, infatti, tutte le tensioni che erano emerse nel corso di quegli anni in relazione proprio a quel problema — dai test di bombardamento sino alle indagini delle commissioni ufficiali — sembravano riesplodere e coinvolgere più che mai ed in particolare Mitchell.

Ancora una volta il generale americano divenne il principale artefice, quasi un simbolo, della diatriba aviatoria degli Stati Uniti, come pure il maggiore critico della politica militare del paese. L'importanza dell'intera vicenda di Mitchell deve forse venir vista proprio alla luce di questo fenomeno che il generale americano riuscì, più di ogni altro esponente nazionale o di altri paesi, a produrre nel corso della sua carriera. Infatti, quella che sembrava una diatriba interna ed esclusiva delle forze armate divenne in realtà l'elemento di confronto e di discussione di un programma militare globale, generando nel contempo una dottrina e un progetto di impiego del mezzo aereo unici nel loro genere [1].

Proprio all'inizio di settembre, nel '25, vi furono due avvenimenti che scatenarono polemiche e tensioni che videro Mitchell e i suoi sostenitori opporsi alla maggioranza dei responsabili politici e militari americani: innanzitutto vi fu la pubblicazione del libro di Mitchell *Winged Defense*, che riproponeva i temi già noti di critica alla gestione dei dipartimenti della Marina e della Guerra, ed in seguito alcuni incidenti di volo che ebbero come protagonisti, tra gli altri, un aereo partito da San Francisco e diretto alle Hawaii e il dirigibile della Marina *Shenandoah*.

Il primo avvenimento, sebbene meno eclatante dal punto di vista nazionale, rimise in discussione l'insieme dei rapporti fra Mitchell e i suoi superiori in quanto, come era accaduto nella primavera dello stesso anno, sarebbe passato in sordina e senza conseguenze disciplinari per Mitchell se, dalla sua isolata base di San Antonio nel Texas, egli non avesse espresso, come suo solito senza mezzi termini, un commento sugli incidenti mortali che sconvolsero l'opinione pubblica e l'intero organico delle forze armate americane.

All'inizio di settembre, infatti, un velivolo partito da San Francisco e diretto alle Hawaii scomparve in mare con tutto il suo equipaggio, a causa della mancanza di carburante e per errate informazioni meteorologiche. Pochi giorni più tardi, il dirigibile della Marina, *Shenandoah*, spinto da forti venti, precipitò mentre era in volo nei cieli dell'Ohio, trascinando con sé e portando alla morte una parte dell'equipaggio.

Nel suo *The Statement of William Mitchell Concerning the Recent Air Accidents*, reso noto alla stampa proprio all'indomani del disastro del dirigibile, Mitchell espresse parole di fuoco nei confronti dei responsabili militari nazionali.

---

(1) Questa sensazione emerge immediatamente nel resoconto fatto da un giornalista del "New York Times"; cfr. infatti *Mitchell Demands, op. cit.*.

«Questi incidenti sono il risultato diretto di incompetenza, negligenza criminale e di una amministrazione pressoché traditrice della Difesa Nazionale condotta dai dipartimenti della Marina e della Guerra» [2].

Bastarono ovviamente queste poche parole per scatenare le più accese reazioni contro Mitchell, nuovamente reo di non aver rispettato le gerarchie militari. Questa volta, come venne più volte dichiarato in quei giorni da numerose fonti, il colonnello si era spinto troppo oltre quel che il suo grado e la sua dignità d'ufficiale gli permettessero.

Il giudizio espresso allora da Mitchell sugli avvenimenti di quel tragico settembre rimane ancor oggi, per lo storico delle vicende militari degli Stati Uniti, un simbolo della storia delle forze armate e della politica militare governativa americana in quei decenni di travagliati avvenimenti nazionali ed internazionali. Questo commento non deve venir interpretato come un giudizio di parte a favore di Mitchell; esso scaturisce dallo stato d'animo che pervade lo studioso della politica militare di quegli anni dopo l'analisi e lo studio dei documenti del tempo. Mitchell fu infatti l'elemento detonatore di una grave situazione esplosiva che non poteva certo rimanere a lungo celata al pubblico americano di allora così come allo studioso e allo storico odierno. Per lunghi mesi, se non per anni, Mitchell lottò tenacemente per il riconoscimento di principi e di elementi che una volta perseguiti avrebbero cambiato, anche solo temporaneamente, la realtà politica e militare americana. La storia, è vero, non si ricostruisce sulla base di facili supposizioni e giudizi. Tuttavia, Mitchell in quegli anni lottò contro una gestione miope e reazionaria che, a nostro avviso e senza ombra di dubbio, contribuì a portare gli Stati Uniti ad una condizione di debolezza strutturale che fu una delle cause degli avvenimenti di Pearl Harbor e di quelli che seguirono. Una siffatta limitatezza di vedute, accompagnata da un atteggiamento, favorevole ad interessi particolaristici, non possono quindi venir giustificati in alcun modo.

Contrariamente alla maggioranza dei suoi superiori era proprio alla sicurezza del paese che Mitchell pensava nel momento in cui espresse il suo pesante giudizio verso i responsabili militari nazionali. E fu proprio per questa sua schiettezza, forse arrogante, ma giustificata dai fatti, che egli dovette subire il pesante confronto davanti al tribunale militare.

L'immagine che scaturisce dalla lettura del rapporto di Mitchell del '25 è quella di una amministrazione militare incompetente e troppo incline a soddisfare interessi di parte, soprattutto se facenti capo ai dipartimenti della Marina e della Guerra. L'accusa più grave lanciata da Mitchell riguardava, infatti, l'uso che costoro avevano fatto di un dirigibile della Marina, votato ad altri compiti, per fini invece di mera propaganda.

«Entrambi i dipartimenti, della Guerra e della Marina, detengono agenzie pubbliche di propaganda (...) essi hanno dato vita ad una sorta di combutta per garantirsi la loro stessa esistenza, del tutto incuranti del benessere pubblico ed agendo, come si direbbe nel caso di una organizzazione commerciale che ha il controllo totale di un servizio pubblico, con accordi interni per limitare il commercio (...). La propaganda e non il servizio è l'elemento che interessa queste imprese» [3].

Utilizzato infatti per recuperare un'immagine dopo che altri avvenimenti l'avevano minata quasi totalmente (fallimento di manovre militari nel Pacifico, come pure di una

---

(2) Cfr. W. Mitchell, *The Statement of W. Mitchell Concerning the Recent Air Accidents*, 1925, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, p. 1.

(3) *Ibidem*, pp. 1-2.

missione di velivoli della Marina, costruiti per zone tropicali ed inviati invece nell'Artico) il dirigibile *Shenandoah* divenne la tragica testimonianza di una gestione fallimentare degli affari aeronautici, fatta da uomini assolutamente inesperti di aviazione.

«Nel loro tentativo di rallentare lo sviluppo dell'Aviazione — possibile invece con la costituzione di un dipartimento indipendente, separato dall'Esercito e dalla Marina gestito da esperti aeronautici — e di mantenere il sistema attuale, essi sono andati veramente oltre nel raggiungere il loro obiettivo. Tutte le politiche aviatorie, gli schemi e i sistemi sono dettati da ufficiali non piloti dell'Esercito e della Marina che non conoscono praticamente nulla in materia. Le vite degli aviatori, nelle loro mani, sono state utilizzate semplicemente come pedine. La gestione degli affari riguardanti l'aviazione da parte di questi due dipartimenti, è stata così disgustosa negli ultimi anni da non rendere degna alcuna persona della divisa che indossa» (4).

Ritornava dominante quindi il tema degli *Air Services*. La questione risiedeva nella individuazione di un capo unico, esperto di volo come di gestione delle faccende aeronautiche. Lo schema che Mitchell riportò più volte nel corso di quegli ultimi mesi del '25 fu quello definito già in precedenza nelle pagine dei suoi articoli o nelle sue testimonianze. L'unico elemento nuovo rispetto a quanto proposto in passato era il coinvolgimento dei civili nella progettazione e nella produzione di nuovi velivoli (5).

Fu soprattutto con la Marina che Mitchell non poté trattenere il suo sfogo. Essa aveva dimostrato la sua incompetenza al momento dell'acquisto dei velivoli (come nel caso dell'Artico) (6) dimostrandosi spudoratamente incline a favorire interessi di industrie private o di gruppi di potere ad essa più vicini andando contro, tuttavia, alle stesse leggi nazionali che regolavano l'impiego del mezzo aereo militare nei cieli americani: *«La Marina per mantenere la sua posizione, chiede più velivoli, che essa non può utilizzare legalmente, perché la difesa del territorio, per legge, spetta all'Esercito. Nonostante le limitazioni imposte dalla legge, tuttavia, e per mantenere il controllo sull'aviazione, per non lasciarsela sfuggire, il dipartimento della Marina si garantisce più fondi dal Congresso per mezzo della sua lobby a Washington in modo da riservarsi il supporto politico delle industrie aviatorie e, possibilmente, anche di altre imprese interessate»* (7).

La Marina era inoltre colpevole per la sua incompetenza nella definizione di un suo vero ruolo nella politica di difesa nazionale, come pure nella previsione di ciò che sarebbe potuto accadere, militarmente, agli Stati Uniti: di questo era colpevole anche il *War Department*.

«A che serve la Marina? Presumibilmente per controllare le vie di comunicazione marittime in altomare. Che cosa è attualmente? Essa è interamente e totalmente superata dalla Gran Bretagna nelle acque dell'Atlantico. Cosa può fare nelle acque del Pacifico con la struttura attuale? Nulla contro una potenza asiatica, che noi tutti conosciamo (...). Il dipartimento della Guerra non ha fatto nulla per permettere lo sviluppo della forza aerea, e ha preteso di dimostrare con esperimenti che l'artiglieria antiaerea può proteggere le città, che, come tutti sanno, è falso. Noi siamo profondamente disgustati dalla conduzione dei nostri affari militari relativi all'aviazione» (8).

---

(4) *Ibidem.*

(5) Cfr. *Mitchell Demands Separates, op. cit.*, p. 1.

(6) Cfr. W. Mitchell, *The Statement of, op. cit.*, p. 5.

(7) *Ibidem*, p. 6.

(8) *Ibidem*, pp. 6-8.

La politica militare, quindi, gestita da Marina e dipartimento della Guerra era fallimentare non solo per gli interessi dell'aviazione, ma per la sicurezza dell'intero paese. Gli Stati Uniti erano infatti costretti a sostenere una politica militare costosa, ma inconcludente e pericolosa che perseguiva unicamente gli interessi specifici e di parte del dipartimento della Marina. Sulla scia di queste polemiche, Mitchell espose infatti il suo amaro giudizio anche in relazione alle "crociere" che la flotta americana aveva intrapreso nell'oceano Pacifico al solo scopo di propagandare la sua immagine. Egli definì una di queste crociere, la cui meta era rappresentata dall'Australia, come una "parata della Marina" che nulla aveva a che vedere con gli obiettivi di manovre militari così come venivano presentate ufficialmente agli occhi del popolo americano per giustificare le enormi spese sostenute [9].

Mitchell giungeva quindi a concludere amaramente il suo rapporto sull'incidente dello *Shenandoah* affermando: *«I corpi dei miei primi compagni piloti stanno marcendo nella terra in America, in Asia, in Europa e in Africa, molti, anzi moltissimi sono stati mandati là direttamente dalla stupidità degli ufficiali. Noi tutti facciamo errori, ma gli errori criminali fatti dagli eserciti e dalle flotte, quando ad essi è stato permesso di gestire gli affari aeronautici, dimostrano la loro incompetenza. (...). Questo, quindi, è ciò che io debbo dire sull'argomento e spero che tutta l'America ne venga a conoscenza»* [10].

L'eco di queste parole si diffuse rapidamente in tutto il paese. I quotidiani riportarono fedelmente ogni affermazione di Mitchell, come il "New York Times" del 6 settembre che intitolava un suo ampio articolo in prima pagina *"Mitchell Charges 'Gross Negligence' in Shenandoah Loss"* [11]. La risposta degli organi competenti, ed in particolare di quelli contro cui il colonnello aveva puntato il dito, non si fece attendere. Nelle pagine dello stesso quotidiano, il segretario alla Guerra Davis ribatteva alle accuse di Mitchell affermando, senza mezzi termini, che *«Non scendo a discussioni con un subalterno»*; ribadendo tuttavia il legame di amicizia che lo legava a Mitchell, continuava affermando come fosse necessaria l'azione più che le semplici parole. E l'azione non tardò a manifestarsi. Essa non fu però indirizzata alle individuazione di eventuali responsabilità come riteneva Mitchell, quanto piuttosto al tentativo di ognuno di scagionarsi dalle accuse lanciate dall'ex generale. All'interno dell'Esercito come pure della Marina il dibattito che sorse fra gli ufficiali, nei giorni immediatamente seguenti, concerneva appunto l'eventualità di processare Mitchell di fronte alla Corte marziale. Moffett, *Chief of the Bureau of Aeronautics* del dipartimento della Marina, affermò che *«il modo più delicato per giustificare queste accuse è di considerare chi le ha espresse una persona debole di mente e che soffre di frustrazioni»*; mentre il segretario Wilbur si limitava ad un *"no comment"* sull'intera faccenda. Il generale Patrick, sempre accanto a Mitchell nei momenti di particolare tensione, affermava al "New York Times":

---

(9) Sulla deposizione di Mitchell a questo riguardo di fronte alla Corte Marziale, in relazione anche alle cifre, cfr. *The Mitchell Trial,* in "Aviation", 7 dec. 1925, p. 803.

(10) Cfr. W. Mitchell, *The Statement of W. Mitchell, op. cit.,* p. 9. Oltre a questo rapporto, Mitchell scrisse, con toni molto più polemici, un secondo documento concernente gli aspetti organizzativi di una riforma interna alle forze armate, cfr. *Col. Mitchell's Statement, op. cit.*, pp. 318-320, che venne sottotitolato dal redattore *These Contain the Assertions on Which He Expects to be Court Martialed.*

(11) Il "New York Times", nel corso dell'intera vicenda, si dimostrò molto favorevole a Mitchell; altri quotidiani, invece, si dimostrarono del tutto contrari. Vennero pubblicati articoli, lettere scritte anche da alcuni personaggi coinvolti in quelle vicende, quasi mai favorevoli a Mitchell, alimentando in tal modo il dibattito, come pure l'acredine, nei confronti dell'ex generale. Cfr. al riguardo B. Davis, *op. cit.*, p. 222.

«In questo momento non mi sento in grado di discutere di quest'argomento. Non c'è nulla che voglia dire sulle dichiarazioni di Mitchell» (12).

Il parlamentare Lampert, di fronte al quale Mitchell era comparso nella primavera dello stesso anno per riferire in materia aeronautica, concordò con le critiche mosse dal colonnello. Interrogato circa l'eventualità di un procedimento penale contro Mitchell, egli affermò: *«Mitchell non conta rispetto ai problemi che egli ha sollevato. Le forze armate e il Governo sono troppo propensi ad occuparsi delle persone piuttosto che delle questioni pratiche fondamentali coinvolte. Se questi problemi fossero trattati seriamente, i personaggi coinvolti senza dubbio scomparirebbero (...). Non bisognerebbe permettere che i pregiudizi portino ad inchieste superflue sull'aeronautica, che è così vitale per la difesa nazionale»* (13).

I responsabili militari, come pure il segretario alla Guerra Davis, tuttavia, si dimostrarono decisi a non permettere che si passasse sopra a quanto dichiarato da Mitchell e sollevarono quindi alcuni interrogativi in relazione al suo comportamento. Ci si chiese se dovesse essere processato per le sue affermazioni sulla gestione amministrativa aviatoria da parte dei due dipartimenti, se erano vere o false le sue accuse all'*Army Air Service* e quelle ancor più pesanti, lanciate alla Marina, e se vi erano le condizioni per la istituzione di un dipartimento dell'aviazione unificato ed indipendente. Se Mitchell era veramente responsabile delle dichiarazioni a lui attribuite dai quotidiani certamente non sarebbe sfuggito al giudizio di un tribunale militare, in quanto con le sue dichiarazioni era andato contro l'articolo 96 del codice militare americano, portando nelle forze armate *«disordine, negligenza verso il principio del buon funzionamento della disciplina militare (...) condotta che avrebbe portato il discredito al sistema militare»* (14).

Egli stesso in quei giorni affermò: *«È difficile definire cosa sia la disciplina. Alcuni la definiscono come la ferma obbedienza di un subalterno al suo superiore. Tuttavia, se le condizioni stabilite non sono propriamente definite da ufficiali superiori e se costoro non lo sono di fatto, ma solo di nome, allora la disciplina viene a mancare, perché la gente che ne è sottoposta, riconoscendo che questi sono incompetenti per la loro posizione, perde fiducia e lealtà nei loro confronti (...). Se al dipartimento della Guerra non garbano le mie dichiarazioni, consenta pure agli alti comandi di prendere i provvedimeti disciplinari che desiderano, siano questi di fronte alla corte marziale o no. Se desiderano una inchiesta sono abbastanza in età per condurla. Ma essa deve essere completamente aperta al pubblico, e tutti i risultati debbono essere pubblicati affinché la gente ne venga a conoscenza. La commissione preposta dovrebbe essere composta da rappresentanti del popolo americano e non da membri della burocrazia dell'Esercito e della Marina (...). L'inchiesta deve riguardare i dipartimenti della Guerra e della Marina e la loro conduzione di questa vergognosa amministrazione degli affari aeronautici»* (15).

Le conseguenze di quelle accuse si risolsero in due provvedimenti: da un lato il presidente Coolidge nominò una commissione d'inchiesta incaricata di indagare sulla condizione aeronautica nazionale, il *Morrow Board* appunto presso il quale Mitchell venne in seguito chiamato ad esprimere le sue opinioni; ma, fatto più grave, si passò alla definizione dei

---

(12) Cfr. *Admiral Moffett Replies to Accusations*, in "Aviation", 21 sept. 1925, p. 353; H. F. Ranney, *President Coolidge Names Board of Nine to Decide Aviation's Needs*, in "U.S. Air Service", oct. 1925, p. 25; *Mitchell Charges Force Davis to Act*, "New York Times", 6 sept. 1925, p. 6.

(13) Cfr. *Mitchell Trial on Discipline Issue*,"New York Times", 10 sept. 1925, p. 1.

(14) Cfr. R. F. Weigley, *The American Way of War*, Bloomington 1973, p. 232.

(15) Cfr. *Mitchell Trial, op. cit.*, e *President Coolidge, op. cit.*, p. 25.

capi di accusa contro il colonnello che presto avrebbe dovuto comparire anche di fronte alla Corte marziale.

Il processo militare durò dal 28 settembre al 17 dicembre del 1925. Dallo studio dei documenti e dei resoconti fatti da quotidiani e da riviste sugli avvenimenti di quei giorni emerge chiara la sensazione che ad essere giudicato non fosse Mitchell e quanto da lui affermato, quanto piuttosto l'intero sistema di gestione ed amministrativo, oltreché di pianificazione militare degli Stati Uniti. L'accusato divenne, senza mezzi termini, il principale accusatore di quanti non concordavano con lui. L'oggetto di polemica, alla fine del dibattimento, risultò tuttavia essere principalmente il suo progetto di costituzione dell'*Air Service* indipendente. Vi fu un alternarsi di testimoni, la presentazione di documenti e la verifica di quanto era stato fatto sino ad allora dalle autorità militari in campo aeronautico. In particolare Mitchell — ma non mancarono altri testimoni — nell'esporre le sue argomentazioni di fronte alla Corte, ripropose il suo ormai noto progetto di aeronautica indipendente, così come i piani di difesa degli Stati Uniti e dei territori del Pacifico. Quando, in seguito, Mitchell descrisse la sua triste avventura in quel processo, per un articolo d'un quotidiano, egli affermò: «*I capi d'accusa nei miei confronti erano 'per aver pregiudicato il buon ordine e la disciplina militare' — non perché le cose da me dette fossero false, ma secondo il codice militare io non avevo alcun diritto di dire pubblicamente alcunché che potesse sembrare una critica, non importa quali fossero gli argomenti trattati*»[16].

Tuttavia egli volle raccomandarsi ai suoi legali affinché dimostrassero la veridicità di quanto affermato nel suo documento, che era alla base delle accuse ai suoi superiori di incapacità a gestire una reale politica di difesa nazionale[17].

Lo scontro parve quindi inevitabile ed ebbe momenti di grande tensione. I legali di Mitchell sostennero le accuse da lui mosse, dimostrando come nell'affare dello *Shenandoah* il dipartimento della Marina avesse agito contro la legge, militare e civile. Un dirigibile progettato per operazioni lungo le coste era stato inviato, per propaganda, in zone montagnose e in cui erano presenti forti venti. Inoltre, il dirigibile non era dotato delle più elementari forme di sicurezza come i paracadute per l'equipaggio.

Nel lungo elenco delle prove portate dalla difesa emersero tutti i limiti e le nefandezze della gestione di una parte degli alti comandi militari[18]. La difesa impose la sua determinazione nel voler dimostrare che il comandante venne costretto a volare con quel dirigibile, nonostante la sua opposizione. Secondo i legali, l'obbligo a volare con quel mezzo e in quelle condizioni doveva venir inteso come "criminale negligenza", proprio nei termini mitchelliani. Fatto ancora più grave era che il dipartimento della Marina avesse imposto alla vedova del comandante di fornire falsa testimonianza di fronte alla Corte, invitandola a ritrattare quanto affermato in un primo momento sulla opposizione del marito a condurre quel mezzo sui cieli dell'Ohio.

---

(16) Cfr. W. Mitchell, *Gen. Mitchell Tells of Trial*, "The Detroit News", 15 may 1927, p. 1.

(17) "Diedi loro disposizione di fare chiarezza dimostrando la veridicità di ogni affermazione fatta, e in modo da illustrare la condizione attuale della nostra difesa nazionale, senza tenere conto della sentenza della corte, sapendo che questa sarebbe stata l'unica soluzione". *Gen. Mitchell Tells, op. cit.*, p. 1.

(18) Cfr. al riguardo *Mitchell Scores Navy, op. cit.*, in cui vengono elencate, anche nei termini più strettamente giuridici, le accuse mosse da Mitchell alle autorità militari del suo paese.

La difesa volle inoltre portare prove alle accuse di Mitchell di "amministrazione traditrice" anche nella gestione di altre importanti questioni, come la conduzione degli affari aeronautici nelle basi militari delle Filippine e delle Hawaii e, sempre riferito all'arcipelago hawaiiano, anche all'incidente accorso all'equipaggio del PN9-1 in volo da San Francisco. In un lungo elenco i legali di Mitchell esposero, in pratica, tutto quanto affermato dall'ex generale in seguito al suo ritorno dall'Estremo oriente, dagli articoli del "Saturday Evening Post", alle sue dichiarazioni di fronte alle differenti commissioni governative. Nulla di quanto era stato da lui affermato in quei lunghi mesi del 1925 venne lasciato in disparte. L'obiettivo era infatti chiaro: i legali di Mitchell volevano dimostrare non solo la veridicità delle accuse del loro assistito, ma anche il boicottaggio perseguito dagli alti gradi dell'amministrazione militare e politica contro la sua carriera d'ufficiale dell'*Air Service* americano [19]. Questo comportamento, così grave nei confronti di un militare, ufficiale degli Stati Uniti, era ancora più deprecabile perché denotava una tendenza al dispotismo e all'abuso di potere che, se sviluppata, poneva in serio pericolo la sicurezza del paese e dei suoi abitanti.

Il *War Department* era infatti accusato di manovrare la stampa, con resoconti che se pubblicati in particolari periodi, come nel corso delle indagini delle commissioni o durante esperimenti di bombardamento come quelli del '21, potevano influenzare il giudizio e l'obiettività del pubblico americano, come di coloro che in quelle vicende erano maggiormente coinvolti.

I resoconti dei quotidiani e di altre riviste portarono la testimonianza di altri ufficiali in servizio che, a difesa di Mitchell, evidenziarono con cifre e fatti reali le gravi accuse mosse dal colonnello. Veniva così criticata la politica di difesa delle Hawaii — in cui, affermarono, più che in ogni altro luogo o base era fondamentale e vitale imporre l'unità di comando nei dipartimenti aeronautici —, come pure lo stato di equipaggiamento dell'*Air Service*, definito *"superato e obsoleto"* e il livello di addestramento dei piloti scarso, così come era limitato l'organico, tanto da essere scoraggiati a tentare di avviare un lavoro di preparazione tattica delle forze aviatorie delle diverse unità aeree [20].

Fu proprio la testimonianza del generale H.H. Arnold, uno dei principali artefici della storia aeronautica e militare americana, a sostenere con cifre le accuse mosse da Mitchell.

«La nostra aviazione non sostiene favorevolmente il confronto con altre unità aeree straniere. E ciò è più d'una semplice opinione. I dati mostrano che noi deteniamo solo 8 squadriglie di caccia, mentre la Gran Bretagna ne possiede 13, la Francia 30 e l'Italia 22. La mia opinione si fonda su quattordici anni di servizio presso l'aeronautica» [21].

Chiamato personalmente a testimoniare di fronte alla Corte, a Mitchell venne quindi chiesto di definire meglio il suo concetto di "amministrazione traditrice". Ed egli affermò: *«Ci sono due tipi di tradimento. Il primo è di carattere costituzionale e significa tradire il proprio paese. Il secondo sta a significare invece un'azione in cui una parte 'tradisce la fiducia'. L'Esercito e la Marina sono traditori in questo senso, per non aver permesso il progresso alle unità aviatorie. Naturalmente, mi riferisco al sistema e non ai singoli individui»* [22].

---

(19) Cfr. *The Mitchell Trial, op. cit.*, p. 746.

(20) *Ibidem*, p. 747.

(21) *Ibidem* p. 748.

(22) Cfr. *The Mitchell Trial*, in "Aviation", 7 dec. 1925, p. 802.

Oltre a confermare le argomentazioni espresse in passato sulla gestione criminale degli affari aeronautici, Mitchell espose questo suo giudizio anche in merito al fatto che il dipartimento della Marina, come quello della Guerra, erano responsabili di tradimento anche perché permettevano a vecchi velivoli di volare, risultando poi delle vere e proprie *"bare volanti che si incendiano"*.

Sebbene i dati ufficiali dimostrassero che i piloti americani detenevano record nelle ore di volo e di esercitazione, Mitchell affermò con certezza, senza il minimo dubbio di venir smentito, che i dati potevano anche venir manipolati e mostrare ciò che non era vero. Se vi era stato un aumento, comunque limitato, nelle ore di volo era solo perché il personale poteva contare, per quanto possibile, su un miglior addestramento su quelle pericolose macchine volanti. La negligenza, criminale appunto, delle autorità militari risiedeva proprio nel fatto che esse non solo acquistassero quei velivoli, ma che ne permettessero ancora la produzione [23]. Questa era la vera causa dei numerosi incidenti che erano accaduti in quegli anni, anche se meno noti e meno eclatanti di quelli dello *Shenandoah* e del PN9-1. Prima che la Corte si ritirasse per decidere il verdetto Mitchell fece un'ultima dichiarazione: *«Il processo di fronte a questa corte rappresenta l'apice degli sforzi del General Staff dell'Esercito e del General Board della Marina a sminuire il valore della forza aerea e a mantenerla in una posizione ausiliaria, fatto che compromette totalmente il nostro intero sistema di difesa nazionale»* [24].

La seduta della Corte durò più a lungo del previsto. Mitchell affermò in seguito di essere stato convinto, fin dall'inizio, che l'accordo fra i rappresentanti la giuria militare non sarebbe stato facile *"in quanto i burocrati hanno chiesto le mie dimissioni"*. Il verdetto diede ragione ai timori di Mitchell: sospensione dal suo grado e, ovviamente dal servizio, come pure dallo stipendio, per un periodo di cinque anni. Il commento che egli fece alcuni anni più tardi in merito a quella decisione era ovviamente pervaso da una grande amarezza: *«La situazione in cui mi lasciò la sentenza emessa dalla corte era che, secondo i regolamenti militari, io non potevo intraprendere determinate attività d'affari, sebbene non ricevessi più alcun stipendio dall'Esercito, e per queste limitazioni, risultava impossibile garantirmi una forma di sostentamento. Naturalmente, lo scopo di tale sentenza era di stabilire un controllo sui miei movimenti ed affermazioni, in modo da stroncare ogni discussione ed eventuali tentativi di apportare miglioramenti alla condizione difensiva nazionale. Tale sentenza mi avrebbe permesso di vivere, così si pensò, mentre allo stesso tempo mi avrebbe posto sotto la loro influenza tanto da impedire che venisse detta la verità sull'aviazione e la difesa nazionale, con il rischio che io mi ritrovassi nuovamente sottoposto ad una azione disciplinare»* [25].

Il verdetto confermava un timore che Mitchell aveva manifestato fin dall'inizio nei riguardi di questa vicenda quando egli dichiarò al "New York Times": *«Per quanto mi riguarda personalmente, non mi fa alcuna differenza far ancora parte o no dell'Esercito. Se i meccanismi burocratici desiderano allontanarmi, probabilmente essi hanno i mezzi per farlo e sarebbe solo un altro esempio ancora delle condizioni in cui si trova il nostro sistema di difesa nazionale»* [26].

---

(23) *Ibidem*.

(24) Cfr. *The Mitchell Trial*, in "Aviation", 28 dec. 1925, p. 911.

(25) Cfr. W. Mitchell, *Gen. Mitchell Tells*, *op. cit.*, p. 2.

(26) Cfr. *Mitchell's Trial on Discipline*, *op. cit.*.

Tuttavia, negli anni che seguirono, egli continuò a manifestare le sue opinioni, i suoi timori, come pure, ovviamente il suo disappunto nei confronti della gestione militare del suo paese inadeguata e pericolosa per gli interessi degli Stati Uniti, dei suoi cittadini e dei suoi più alti valori, come i principi di libertà e democrazia negli affari sia interni che internazionali.

5.2 Le critiche alla "burocracy" interna alle forze armate

Dal 1926 sino al 1936, anno della sua morte, Mitchell fu ancora il protagonista assoluto del dibattito interno alle forze armate in tema di politica internazionale e di strategia militare. Il processo e la sospensione dal servizio attivo non si dimostrarono certo dissuasivi per l'ex generale dell'*Air Service* il quale — nonostante l'intervento dello stesso presidente Coolidge sul verdetto finale perché gli venisse concesso almeno metà dello stipendio d'ufficiale — dopo poche settimane dal verdetto si ritirò definitivamente dal servizio presso l'Esercito.

Ciononostante egli venne più volte chiamato negli anni seguenti a deporre di fronte a commissioni ufficiali in merito alla politica militare ed aeronautica degli Stati Uniti. Mitchell si dimostrò come sempre molto polemico, a tratti fanatico ed esasperato, nelle sue accuse al sistema e alla gestione militare del suo paese. In quel decennio, infatti, egli ebbe ancora modo di polemizzare con i responsabili militari e le autorità politiche americane su tre grandi temi: la riorganizzazione delle forze armate nazionali, con particolare riguardo al problema aeronautico, il pericolo giapponese nelle acque del Pacifico e, in ultimo, le caratteristiche rivoluzionarie della guerra futura.

La polemica con la *burocracy* interna alle forze armate statunitensi praticamente non si esaurì mai del tutto: già all'indomani del verdetto della Corte marziale, Mitchell convocò una conferenza stampa presso gli uffici dei suoi legali, per riproporre, ai quotidiani e ai settimanali di tutto il paese, i noti argomenti di critica alla gestione dell'Esercito e della Marina in campo aeronautico, che lo avevano portato alla scontro con i suoi ex superiori. Mai come in quel momento il termine "burocrazia" venne citato da Mitchell con toni più negativi e dispregiativi. Si scorgeva infatti un profondo rancore per quel che era seguito ai tragici fatti del '25, come anche una notevole preoccupazione per le sorti future degli Stati Uniti, sia per lo sviluppo della organizzazione militare interna che per la definizione della politica di difesa nazionale. Nel corso di quella conferenza stampa egli affermava infatti: *«Gli Stati Uniti risultano oggigiorno per nulla organizzati per una difesa moderna (...). Questa situazione è generata dalla cieca opposizione dei burocrati dell'Esercito e della Marina che si sono attribuiti ingiustamente la politica della opposizione a qualsiasi forma di progresso, e che costantemente ripropongono la teoria degli uomini dell'arco e delle frecce dell'èra barbarica (...). Essi si sono trincerati dietro un sistema burocratico che funziona attraverso oligarchie che si riproducono in continuazione. Essi hanno manipolato le leggi tanto che possono dirigere le forze armate anche contro l'azione dello stesso presidente»* [27].

Questa tendenza, infatti, alla pura e semplice burocratizzazione nella gestione degli affari militari come nella definizione delle principali linee di azione di politica estera, era

---

(27) Cfr. *Mitchell Renews Fire on Air Service,* "New York Times", 2 feb. 1926, p. 1.

pericolosa ma lo diventava ancora di più nel momento in cui si definiva come un vero e proprio partito di potere, in grado di influenzare i due partiti nazionali, le strutture decisionali e quelle esecutive del paese [28].

Fatto ancora più grave, questo controllo da parte degli esponenti più conservatori esercitato sull'apparato militare nazionale, portava ad una mancanza di fiducia di una parte dei membri delle forze armate nei confronti dei loro superiori: «*A causa della burocrazia militare, le nostre forze terrestri e marittime, in cui compaiono uomini di grande valore, oscillano per quel che concerne la lora idea di dovere, non avendo fiducia nell'Esercito e nella Marina come istituzioni, e sono dubbiose del loro futuro. Le perdite ingiustificabili delle nostre forze aeree e marittime sono muti esempi di inefficienza e negligenza, a dispetto del profondo rinnovamento dell'Esercito, della Marina e degli organi esecutivi*» [29].

Proprio per questi motivi, Mitchell si sentiva spinto ad operare per migliorare quelle condizioni che rendevano debole, ed inefficace la politica di difesa nazionale: «*La gestione della nostra difesa nazionale da parte dei burocrati, sostenuta dalle oligarchie dell'Esercito e della Marina, oltrepassa ogni limite della nostra coscienza nazionale e pertanto deve essere subito rivista. Per anni ho lavorato per apportare migliorie all'interno delle forze armate (...). Da questo momento mi sembra che io possa servire meglio il mio paese e la bandiera che io amo portando la gente a capire le vere condizioni della nostra difesa nazionale che non rimanendo imbavagliato all'interno dell'esercito*» [30].

Fu così che dopo quella conferenza stampa, Mitchell cercò altre occasioni in cui poter esprimere la sua opinione nei riguardi di questa "pericolosa setta" — come ebbe a definirla — di burocrati e conservatori che influenzavano con la loro azione la vita parlamentare del paese così come le decisioni in merito alla produzione aeronautica e alla regolamentazione relativa alla concessione di brevetti ai piloti. Più volte nel corso di conferenze pubbliche egli attaccò violentemente la politica governativa che affidava ai privati la costruzione di velivoli militari, come pure la definizione di nuove rotte aeree. La mancanza di un controllo governativo superiore, permetteva infatti, che le poche industrie aeronautiche nazionali — formando un vero e proprio monopolio, guidato dalla lobby della Marina — gestissero l'intera organizzazione aviatoria nazionale, senza una politica di coordinamento generale, senza controlli eseguiti da esperti aeronautici, senza le misure necessarie perché quei velivoli potessero volare con la minima sicurezza per piloti e passeggeri. Questo fatto, di per sé già molto grave, ostacolava anche il progresso aviatorio, soprattutto in campo militare: «*La lobby della Marina a Washington raggruppa tutti gli interessi finanziari che hanno a che vedere con le costruzioni navali, le industrie siderurgiche, petrolifere ed aviatorie, ed opera suggerendo consigli sulla nostra legislazione nazionale, attraverso la persuasione personale, "finanziando" membri del Congresso, e tentando di escludere chiunque si opponga a quanto essa sostiene*» [31].

---

(28) "Il partito burocrate, come potrebbe essere definito, nelle sue azioni segrete a Washington è molto più potente di quello democratico o repubblicano, più potente dell'influenza di qualsiasi credo o setta od ordine religioso. Il nostro Governo è sotto il dominio dei burocrati". *Ibidem*.

(29) *Ibidem*.

(30) *Ibidem*.

(31) Cfr. W. Mitchell, *Who Leads, op. cit.*, p. 2. Il "New York Times" del 4 marzo del 1934, inoltre, riportava in un lungo articolo molte delle argomentazioni di Mitchell a questo riguardo. Affermava: "La Curtiss-Wright Corporation e la United Aircraft and Transport Corporation fra loro controllano l'industria aeronautica degli Stati Uniti. Il loro modello è lo stesso ed essi costituiscono un fronte comune nei riguardi di un qualsiasi altro terzo partito, incluso il governo degli Stati Uniti. Essi monopolizzano la fornitura di aeroplani e motori per velivoli

Era questo il nemico della sicurezza nazionale che gli Stati Uniti dovevano temere più di qualsiasi altro: la concentrazione del potere nelle sole mani del Governo federale che decideva in materia aeronautica — dalla concessione di brevetti alle industrie, alla definizione di una politica aviatoria nazionale, sia civile che militare — senza il supporto legislativo adeguato [32]. Ogni qualvolta Mitchell espose queste critiche, inevitabilmente tentò di riproporre il suo piano di riorganizzazione del settore aviatorio, non mancando di contestare l'operato della Marina, la sua più tenace oppositrice [33].

La polemica con gli esponenti della flotta militare americana non cessò mai del tutto: ebbe tuttavia il suo apice nella metà del 1927, in occasione di un imprevisto guasto tecnico occorso a Lindbergh durante un suo volo da costa a costa degli Stati Uniti, dopo che la manutenzione del suo *Spirit of St. Louis* era stata affidata a tecnici della Marina militare [34]. In una lettera, scritta al "Washington Post", dai toni come sempre molto polemici, Mitchell non esitava a giudicare l'accaduto come un altro esempio della *"naval inefficiency"*, ossia come il risultato inevitabile della politica seguita dalla Marina che mirava principalmente a scopi propagandistici — anche se l'accaduto di certo non giovava alla sua immagine — più che alla sicurezza dei piloti *("oggi la marina sopravvive grazie alla propaganda per mezzo di dirigibili che sono prodotti e distribuiti dalla sua lobby presente a Washington")*.

Alle accuse di Mitchell seguivano i *"no comment"* del segretario Wilbur e dell'ammiraglio Moffett, mentre il portavoce del segretario alla Marina affermava: *«A che serve discutere con un uomo il quale, di fronte al fatto, non sa di che sta parlando, e se lo sapesse, non potrebbe in ogni modo dire la verità?»* [35].

Isolato, ma per nulla demoralizzato, Mitchell continuò tuttavia nella sua campagna contro quella che considerava la vera causa della catastrofica politica militare: la propaganda, condotta dai massimi esponenti della Marina. In realtà, già con i fatti del '25 (l'incidente all'equipaggio in volo verso le Hawaii, a quello in volo verso l'Artico e quello più grave al dirigibile *Shenandoah*) la Marina seguiva una politica favorevole a chi era contrario all'aviazione, mettendo in ridicolo l'intero paese agli occhi della comunità mondiale,

---

(*segue:* nota 31)
bellici in questo paese. In entrambi i casi l'ultima parola, sull'adozione o meno di qualsiasi scoperta o invenzione, non dipende dai loro funzionari, ma dai loro esperti esterni, non qualificati. Questi gruppi detengono un pacchetto di brevetti che scoraggia l'offerta o l'adozione di qualsiasi scoperta od invenzione aviatoria e disincentiva il loro personale a realizzare qualsiasi scoperta od invenzione. Nessuno dei due gruppi si è reso responsabile dell'introduzione o dell'adozione di qualsiasi progresso in campo aviatorio o di ingegneria aviatoria".
Cfr. *Mitchell Assails Private Airlines*, p. 1.

(32) Cfr. *Col. Mitchell Warns Against Burocracies*, "New York Times", 31 may 1927, p. 4.

(33) Cfr. *Who Leads World, op. cit.*, p. 21.

(34) Un altro avvenimento che diede a Mitchell lo spunto per ulteriori polemiche avvenne sempre nel giugno del 1927 quando, nel corso dei lavori delle inchieste ufficiali sugli incidenti del '25, egli accusò i responsabili della Marina di aver obbligato il comandante di uno di questi velivoli, poi precipitato, a volare in condizioni fisiche non ottimali. A parere di Mitchell ciò era frutto dell'ignoranza e dell'incompetenza sulle questioni tecniche come su quelle relative al pilotaggio dei velivoli in determinate condizioni fisiche. Cfr. "New York Times", 17 jun. 1927.

(35) In quell'occasione, tuttavia, a lamentarsi dell'accaduto era soltanto Mitchell, in quanto Lindbergh prendeva posizione a favore della Marina. Parlando del guasto al suo velivolo, Lindbergh infatti affermava: "Per nessun motivo (il guasto) potrebbe essere stato causato da noncuranza di una parte .... Desidero esprimere i miei complimenti alla base aerea navale di Anacostia per l'alta professionalità del suo personale e il mio sincero apprezzamento per il modo rapido ed efficiente con cui è stato riparato il mio velivolo". Cfr. *Says Navy Bungled Lindbergh Planes*, "New York Times", 16 jun. 1927.

più che giovare agli interessi militari e alla sicurezza degli Stati Uniti. E secondo Mitchell questo era il vero obiettivo a cui miravano i responsabili dell'Ammiragliato, la cui propaganda *"divulga in tutto il paese falsità su falsità sull'aviazione e sulla difesa nazionale"* (36). Con il ripetersi di incidenti, anche mortali, gli esponenti navali mostravano come l'aeroplano fosse insicuro, poco affidabile, soprattutto se posto alla base dei piani di difesa nazionali: questa era perlomeno la convinzione che Mitchell si era fatto nel corso di quegli anni e che ripeteva con tanta insistenza al punto da risultare agli occhi dell'opinione pubblica un fanatico e quindi un poco credibile sostenitore delle sue argomentazioni. In occasione dell'incidente a Lindbergh affermò: «*La marina sapeva che il volo di Lindbergh avrebbe rappresentato una potente leva per coloro che sono responsabili della difesa nazionale, perché l'utilizzo del mezzo aereo — uno strumento economico — ridurrebbe i fondi per le navi da guerra, risparmierebbe denaro per i contribuenti, e il potere marittimo diverrebbe secondario rispetto al potere aereo. Significherebbe togliere la gestione dell'aeronautica dalle mani del dipartimento della Marina e passarla a piloti come Lindbergh, che saprebbero come gestirla, renderla fidata e sicura. I burocrati della Marina hanno rapidamente compreso il risultato finale del volo di Lindbergh*» (37).

Mancava un organismo che ostacolasse questa campagna contro l'aviazione, a parere di Mitchell condotta e pianificata invece nei minimi particolari dai maggiori esponenti della Marina: «*Il dipartimento della Marina, nel perseguire la sua propaganda a favore delle navi da guerra, degli incrociatori e dell'assorbimento di tutte le attività aeree nella Marina, opera attraverso differenti canali. La sua Intelligence Division invia regolarmente materiale stampato ai vari ufficiali navali sparsi su tutto il paese, da utilizzare come propaganda. In parte esso è destinato alla pubblicazione, in parte rimane segreto. Dove possibile, ufficiali di riserva della Marina sono posti presso il personale dei più importanti giornali che influenzano l'opinione del paese. Al contrario, non vi è alcun dipartimento dell'aeronautica che faccia la sua propaganda sul potere aereo*» (38).

Questi argomenti tuttavia non erano supportati da dati ed elementi concreti, tanto da apparire appunto una convinzione propria ed esclusiva di Mitchell e di pochi altri suoi sostenitori (39).

La polemica iniziata da Mitchell e supportata da pochi altri esponenti di rilievo americani, condannava il conservatorismo e l'arretratezza organizzativa di cui erano pervase

---

(36) *Ibidem;* W. Mitchell, *Will Japan Try to Conquer the United States?*, in "Liberty", 25 jun. 1932, pp. 4-11.

(37) Cfr. *Says Navy, op. cit.*.

(38) Cfr. W. Mitchell, *Who Leads, op. cit.*, p. 2.

(39) La campagna di Mitchell su questi temi, portata avanti su riviste ed editoriali scandalistici, aveva anche sbalordito alcuni osservatori aeronautici inglesi i quali, in un rapporto esprimevano la loro opinione al riguardo, in termini del tutto opposti a quelli di Mitchell: "L'attività continua della propaganda dell'aviazione militare (tende) ad esagerare le dimensioni delle aviazioni britannica, francese e giapponese, descrivendo quella americana come totalmente carente in equipaggiamento ed interamente inadeguata a difendere il paese; inoltre numerosi editoriali facenti capo alla Hearst Press accusano il Giappone di intenti bellicosi e rivendicano una forza aerea americana potente come sistema più economico ed efficace per affrontare la situazione". Cfr. Air Intelligence Report, *op. cit.*, p. 9. Se Mitchell, in questo caso, non godeva del sostegno dei rappresentanti dell'*intelligence* britannico, tuttavia, la sua critica era condivisa da altri, quali lo storico Charles A. Beard, il quale nel 1932 scriveva: "Si sa che i burocrati dell'Esercito e della Marina sono dei tradizionalisti e dei conservatori nel loro modo di pensare, inclini a ripetere ed agire con vecchie regole, in particolare con quelle del diciottesimo secolo (...). In quest'èra tecnologica, in cui i cambiamenti nell'apparato e nei metodi bellici sono continui, la tradizione è più pericolosa che mai e ai burocrati viene data sempre meno fiducia". Cfr. *Air Power Has Its Own Theatre of Operations*, in "U.S. Air Services", dec. 1933, p. 16.

la struttura e la composizione delle forze armate americane. Alla base di tutto ciò vi erano *"inefficienza, conservatorismo e fallimento"* soprattutto nelle azioni di comando e di controllo svolte dall'Ammiragliato americano sulle forze armate: *«Il risultato di tale situazione è sempre una gigantesca disonestà, inefficienza ed una perdita di fiducia della gente nella nostra organizzazione governativa»* (40).

Non c'era quindi da meravigliarsi che la struttura e la forza militare nazionali non avessero subìto alcun ammodernamento dopo la prima guerra mondiale: ogni tentativo di riforma avanzato in Congresso era stato ovviamente boicottato dalle lobby della Marina e dell'Esercito. Fatto ancora più grave, era impossibile allontanarsi da questa condizione, in quanto ai nuovi quadri ufficiali venivano impartite sempre le vecchie nozioni di dottrina di guerra e gli oramai superati schemi per la conduzione e l'amministrazione delle questioni militari: *«Il progresso è sempre derivato dall'azione di singoli all'interno delle forze militari in diretta opposizione a quelli che potremmo definire gli* "imboscati"*, che sono sempre sotto controllo, o da persone il cui addestramento è avvenuto al di fuori dei servizi militari professionali, la cui elasticità mentale e di concetto non è confusa da continui riferimenti a regole fisse. È praticamente impossibile insegnare al personale ufficiale dell'Esercito e della Marina qualcosa di nuovo nell'arte della guerra»* (41).

5.3 La simulazione di un attacco giapponese

La critica all'operato dell'Ammiragliato come degli alti comandi dell'Esercito continuò costantemente fin nei suoi ultimi scritti e nelle sue dichiarazioni. Ad accentuarne la portata intervennero inoltre due altri temi: l'inevitabilità del confronto bellico con il Giappone e i termini con cui sarebbe stata combattuta la guerra futura, in particolare quella in risposta all'attacco o all'invasione da parte dell'impero nipponico del territorio degli Stati Uniti o dei possedimenti americani nel Pacifico. Punto di incontro tra le due analisi ovviamente fu la teoria e la dottrina dell'*air power* che venne aggiornata in base alle innovazioni tecniche apportate dallo sviluppo ingegneristico aeronautico e dall'evoluzione dell'armamento tattico, sia terrestre che navale. Dalla seconda metà degli anni '20 fino al 1935, Mitchell formulò, in una lunga serie di articoli e di dichiarazioni alle emittenti radio e ai giornali, una analisi complessa, anche se molto ripetitiva, della politica internazionale, della strategia difensiva ed offensiva degli Stati Uniti, così come di uno studio particolareggiato sugli aspetti più significativi dello sviluppo aviatorio e militare non solo americano, ma di tutte le più importanti nazioni protagoniste sulla scena delle complesse relazioni degli anni '30.

L'analisi dei rapporti internazionali condotta da Mitchell considerava vere protagoniste ogni nazione europea ed extraeuropea, ed individuava un loro ruolo specifico nell'insieme della realtà internazionale. Mitchell riservava un'attenzione del tutto particolare alle condizioni militari di quelle nazioni. La sua analisi era globale, non tralasciando infatti alcuna area geografica: egli considerò l'Europa, come l'Asia e le nazioni del Pacifico e — come altri teorici che l'avevano preceduto, ma per la prima volta e con maggior

---

(40) Cfr. *Who Leads, op. cit.*, p. 3.

(41) Cfr. W. Mitchell, *Will Japan, op. cit.*, pp. 7-8.

entusiasmo nel corso della sua carriera — egli cercò di dare ampio spazio al problema di Panama ed in generale ai rapporti fra Stati Uniti ed America latina [42].

Nel corso di questi suoi studi, Mitchell si trovò in accordo con i pianificatori e gli strateghi della Marina su un punto in particolare, ossia quello di guardare con preoccupazione verso Oriente e le acque del Pacifico, piuttosto che a quelle dell'Atlantico, come facevano soprattutto i massimi esponenti dell'Esercito, la maggioranza dell'opinione pubblica americana e i suoi maggiori responsabili politici.

La preoccupazione di Mitchell era giustificata dalle considerazioni fatte nel corso di quel lungo viaggio nel '23 -'24, come dai rapporti che continuava a ricevere dalla sua rete informativa dislocata sia in Oriente che in Europa. Ancora una volta, nel '26, si recò nel vecchio continente per un breve viaggio che lo portò a confrontarsi nuovamente con i principali esponenti militari delle maggiori potenze europee. Proprio da questi incontri, egli si rese conto dell'inevitabilità di una guerra futura che, in breve, avrebbe coinvolto l'Est e l'Ovest in uno scontro dalle proporzioni ancora sconosciute al genere umano:

«L'Asia sta avanzando gradualmente in una unità politica attraverso le sue guerre e le sue rivoluzioni. È ormai nell'aria una prova di forza fra oriente ed occidente. L'Europa sarà la prima a sentirne il peso» [43].

Questo scritto, apparso nel 1931, su una rivista come "Liberty", delle edizioni Hearst che certamente non godeva di rispetto presso un pubblico intellettualmente più esigente, non giovava alla serietà di un teorico quale era — o per lo meno era ormai stato — il generale dell'*Air Service*. In quelle pagine, tuttavia, si legge una chiara premonizione di quel che un decennio dopo sarebbe scoppiato in Europa — che, a suo parere, non era più composta da nazioni, bensì da "*tribes*" ("*tribù*") in lotta fra loro — ma soprattutto e violentemente contro gli Stati Uniti.

«Le guerre future arriveranno improvvise e possibilmente senza preavviso. Possiamo sentirci abbastanza tranquilli da parte dell'Europa, perché se una di quelle nazioni ci attaccasse, vi sarebbe la possibilità che qualcun'altra ne approfitti e attacchi il nostro avversario. Nel Pacifico le cose stanno in maniera totalmente diversa. Gli Stati Uniti sono l'unica grande potenza di razza bianca le cui coste sono lambite da quell'oceano. L'Asia conta più del doppio della popolazione dell'Europa. L'Europa potrebbe fare molto poco per noi in uno scontro con l'Asia» [44].

Gli argomenti contro i potenziali nemici asiatici erano già quelli a lungo espressi in passato e che, in quegli ultimi scritti, Mitchell arricchì di analisi relative all'armamento, soprattutto aeronautico. Da parte delle "genti gialle" non vi era solo un fanatismo xenofobo

---

(42) La sua analisi su Panama, considerato uno fra i più importanti poli strategici dell'intero emisfero occidentale, venne intesa a testimoniare una volta di più la pessima gestione dei responsabili politici e militari degli Stati Uniti nei rapporti con il resto del mondo. Tuttavia, l'unico scritto di rilievo fatto da Mitchell in relazione a Panama venne redatto nel 1929, ma pubblicato postumo, nel settembre del 1940 su "Flying and Popular Aviation" e portava il titolo *Panama is defenseless*. Mitchell puntualizzò l'importanza strategica di quel canale e simulò un attacco aereo nemico su quella zona, protetta e controllata dagli Stati Uniti. Di fronte a tale eventualità era ridicolo ed assurdo confidare, come era stato fatto sino ad allora, solo ed esclusivamente sulla Marina: "Pertanto essi continuano a sostenere la necessità di una grande flotta per difendere il Canale. È ridicolo divulgare una tale propaganda per tutti gli Stati Uniti nel tentativo di influenzare l'opinione della gente. È un vero insulto all'intelligenza media, anche a quella di un bambino" (p. 56).

(43) Cfr. W. Mitchell, *The Next War, op. cit.*, p. 38.

(44) *Ibidem*, p. 40.

("Asia for the Asiatics")[45], molto comune nei territori dell'Estremo oriente, quanto anche il desiderio di impadronirsi di ciò che era americano, come le ricchezze finanziarie degli investimenti statunitensi in quelle zone, i traffici di materie prime, capeggiati da compagnie americane, ma soprattutto i territori — ossia le basi militari nel Pacifico — condizione primaria per l'egemonia nella vasta area geografica orientale. Il Giappone per ottenere tutto ciò perseguiva, già da tempo, una politica di grande riarmo che lo differenziava notevolmente dalle altre nazioni asiatiche ed europee: *«Sebbene i giapponesi non abbiano ancora raggiunto l'esperienza bellica delle nazioni occidentali, e non siano ancora provvisti di riserve fisiche e materiali che permettano loro di porsi in competizione con le più potenti nazioni di razza bianca, essi stanno tuttavia lavorando con accanimento per porsi come la più forte potenza militare al mondo»*[46].

Il suo armamento eccelleva per le armi tattiche e strategiche in dotazione alla Marina e all'Esercito, ma soprattutto all'Aviazione. Era ovviamente da questo argomento che Mitchell si sentiva più profondamente attratto, mentre allo stesso tempo provava un senso di ribellione contro la miopia ed il conservatorismo dei suoi ex colleghi e superiori, i quali, non riconoscendo la validità delle sue teorie e delle sue critiche, non solo lo avevano ridicolizzato agli occhi dell'opinione pubblica nazionale, ma fatto ancora più grave mettevano a repentaglio la sicurezza dei loro stessi connazionali.

«Il Giappone sa che prima o poi avverrà un conflitto con gli Stati Uniti, e che sarà uno scontro per la sua stessa sopravvivenza. Esso sa anche che è avvenuto un radicale cambiamento nel modo di condurre le campagne oltreoceano. I sistemi navali del passato hanno ceduto il passo a quelli aviatori del futuro. Ma esso sa che quando la guerra scoppierà, l'America la condurrà inizialmente con i metodi ed i sistemi dell'ultimo grande conflitto. Esso sta quindi preparando la sua intera potenza bellica in modo da garantirsi i vantaggi dei nuovi sviluppi dell'arte della guerra. La sua aviazione è oggetto di grande considerazione, come pure i sottomarini e gli incrociatori leggeri: esso ha ridotto il suo esercito di numerose divisioni per garantirsi i fondi per la forza aerea. Si è interessato in tutto il mondo per trovare i sistemi più avanzati e l'equipaggiamento migliore per il suo utilizzo. La sua forza aerea è strutturata come quella francese, e noi sappiamo che ha molti più uomini, macchine, ed industrie che lavorano alla sua forza aviatoria degli Stati Uniti (...). Per quanto riguarda l'equipaggiamento, l'armamento e l'organizzazione, le forze giapponesi attuali sono superiori a quelle degli Stati Uniti, con i suoi meschini velivoli, strutturati ed armati miseramente. Gli Stati Uniti non possono ridursi ad essere senza difesa perseverando con metodi e mezzi bellici obsoleti come l'arco e la freccia, convinti da un lato dell'impossibilità di una guerra contro il Giappone, e dall'altro che l'aeroplano non sia chiamato a svolgere un ruolo fondamentale nelle guerre future»[47].

Nell'eventualità di un confronto armato con questa potente organizzazione era quindi illusorio per gli Stati Uniti pensare di essere in grado di dirigere le sorti del conflitto. Nei suoi numerosi scritti Mitchell considerava quindi in ogni suo aspetto, quasi in un gioco di simulazione, l'eventuale attacco dei giapponesi sia alle isole Hawaii che alle Filippine o al territorio dell'Alaska, punto di partenza per una eventuale invasione del territorio

---

(45) Cfr. al riguardo G. K. Haines, *American Myopia and the Japanese Monroe Doctrine*, in "Prologue", 1981, sum., in cui l'autore analizza le forme con cui nacque e si sviluppò in Giappone una dottrina Monroe ad esclusivo vantaggio delle popolazioni asiatiche.

(46) Cfr. W. Mitchell, *The Next War, op. cit.*, p. 40

(47) Cfr. W. Mitchell, *Are We Ready, op. cit.*, p. 12.

americano. In uno di questi scritti, in particolare *Suppose Japan Surprised Us*, Mitchell ipotizzava brevemente tutte le possibili azioni giapponesi. Innanzitutto l'attacco, come erano soliti fare gli strateghi militari giapponesi, sarebbe stato condotto nelle condizioni di massima sorpresa, colpendo i centri vitali in modo da obbligare le autorità americane ad una rapida decisione, sia bellica che di trattativa. L'attacco non sarebbe avvenuto via mare nelle Filippine o nelle Hawaii, ma attraverso il mezzo aereo e, più probabilmente, lungo quella striscia di isole che si estende dal Giappone al Nord America ed agli Stati Uniti, appunto attraverso l'Alaska. La flotta navale giapponese, per quanto potente, non sarebbe stata in grado da sola di affrontare la difesa opposta dalle forze aeree americane dislocate lungo le coste degli Stati Uniti. Per questo motivo, Mitchell prevedeva che l'attacco nipponico sarebbe giunto soprattutto per mezzo dell'aviazione, attraverso un rapido avanzamento di forze aeree, seguite da quelle terrestri ed ovviamente con l'appoggio della flotta navale. Attraverso un'azione congiunta, i giapponesi avrebbero quindi attaccato le grandi città come New York o Chicago, colpendo direttamente le popolazioni con bombardamenti e materiale chimico.

«Pochi velivoli, utilizzando bombe da 2000 libbre di gas asfissianti, causerebbero contemporaneamente l'evacuazione della popolazione di città come New York, Chicago, Filadelfia, Detroit, Pittsburgh e Cleveland. Sarebbe molto più umano ed efficace dell'uso di forti esplosivi. In un attacco con gas, le costruzioni non verrebbero distrutte e con l'utilizzo di gas a bassa intensità, verrebbe uccisa relativamente poca gente. Se ciò accadesse, il nostro paese sarebbe paralizzato. I sistemi di trasporto non funzionerebbero. La gente non potrebbe essere rifornita di cibo e la confusione sarebbe così grande che noi dovremmo trattare per la pace o attenderci una probabile ed ulteriore distruzione» (48).

Ancora una volta, i responsabili politici e militari degli Stati Uniti erano accusati da Mitchell di non prospettare una simile evenienza e non saper porre rimedio alle lacune organizzative e di pianificazione bellica che ancora esistevano all'interno delle forze armate e presso i piani bellici nazionali.

«Oggigiorno i giapponesi posseggono una divisione aerea ben organizzata (...). I loro velivoli sono migliori di quelli utilizzati dagli Stati Uniti. Gli Stati Uniti non hanno per nulla una organizzazione aviatoria, perché quel che possediamo è suddiviso fra Esercito, Marina, corpo dei marines, guardia costiera e tutta una serie di altre unità. Non possediamo piani concreti per una guerra aerea perché i nostri aeroplani sono assegnati ad un esercito che combatte sul terreno e ad una flotta che lotta sui mari, invece di essere dotata di piani per operare nell'aria a distanza dalla madrepatria» (49).

Ciononostante il Giappone non doveva illudersi e pensare che gli Stati Uniti non avrebbero reagito, subendo passivamente questa invasione: *«I giapponesi sanno queste cose molto bene, ma pensano che al momento attuale la nostra vacillante politica estera ci renda impotenti nel Pacifico. Questo può essere vero ora, ma essi non considerano la straordinaria vitalità, lo spirito bellicoso, e l'abilità del popolo americano. Noi siamo abituati a considerarci come gente pacifica, ma al contrario, l'America è una delle nazioni più bellicose sulla terra, e allo stesso tempo la meno preparata»* (50).

---

(48) Cfr. W. Mitchell, *Suppose Japan Surprised Us*, non datato, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, p. 2.

(49) *Ibidem*, p. 5.

(50) Cfr. W. Mitchell, *Are We Ready, op. cit.*, p. 12.

Mitchell metteva quindi in guardia i responsabili e le autorità militari giapponesi, ma al contempo ammoniva i suoi connazionali e li poneva di fronte alle loro responsabilità di tutori della sicurezza del paese. L'insufficienza e l'inaffidabilità della politica di difesa del territorio americano erano rese ancora più assurde una volta analizzate le cifre stanziate e spese in armamento aeronautico nell'ultimo decennio. Nulla in campo aeronautico era progredito e molto doveva ancora venir fatto per avvicinare gli Stati Uniti agli standard delle altre nazioni. La causa di tutto ciò stava ancora una volta nell'ignoranza ed inefficienza della gestione da parte dell'Esercito e della Marina. Ad un'analisi comparata con le realtà militari di altre nazioni, Mitchell traeva quindi deludenti conclusioni sulle condizioni aeronautiche ed in generale delle forze armate statunitensi: *«Il programma quinquennale non è stato realizzato che per metà. I nostri piloti sono i migliori al mondo, ma i velivoli su cui volano, nonostante siano buoni dal punto di vista costruttivo e di sicurezza, non sono eguali a quelli europei per velocità, capacità di carico o armamento (...). Al momento attuale nessuno sa dove finisce l'esercito, dove inizia la marina, o quale posto sia riservato alla forza aerea nel nostro sistema generale»* (51).

La condizione di ausiliarietà dell'aviazione *("è soltanto una piccola forza ausiliaria dell'esercito e della marina, e non può essere considerata una forza aerea")* come pure l'inadempienza dei programmi di costruzioni aviatorie — per cui gli aerei erano da considerarsi "trappole per topi" — erano alla base di quella carenza strutturale e di dotazione di velivoli che poneva gli Stati Uniti in posizione di inferiorità nei confronti delle realtà aeronautiche di altri paesi. Lo studio e la comparazione di queste strutture militari portavano Mitchell a verificare la portata dell'indipendenza per la forza aviatoria nei confronti delle altre forze armate nazionali, ma soprattutto a constatare la potenza strategica dell'armamento in dotazione a queste aviazioni, come pure le dottrine e le teorie applicative dell'*air power*. Era chiaro che Mitchell mirava a far comprendere quanto era già stato fatto in campo aviatorio dagli altri paesi, ma soprattutto come essi considerassero la forza aerea su piano strategico difensivo ed offensivo nazionale. L'analisi comparata di tutte queste realtà permetteva al generale di riproporre al pubblico americano i concetti di *air power* che nel frattempo avevano preso forma e contenuto in Europa come in Asia.

Le sue analisi, più volte rese pubbliche in interviste alla radio o su riviste, partivano dal presupposto che in ogni potenza militare, europea od asiatica, l'*air power* fosse ormai considerato come *first line of defense*. Quasi ovunque ciò aveva avuto come presupposto la creazione di una forza aeronautica militare e una gestione dell'intera questione aviatoria nazionale per mezzo di un unico dipartimento. Così era accaduto che Germania (1916), Gran Bretagna (1917), Italia (1923), Francia, sino a giungere alle aviazioni militari di nazioni minori, come Spagna, Olanda ed a quelle asiatiche come l'Unione Sovietica (che Mitchell considerava appunto per cultura più vicina alle nazioni dell'Estremo oriente), la Cina e il Giappone, e via via proseguendo sino a paesi come la Tailandia, ognuna di queste nazioni possedesse una struttura aviatoria, al cui confronto gli Stati Uniti non potevano reggere. La Gran Bretagna eccelleva per la sua organizzazione (fatto di cui era stato già particolarmente colpito nel corso dell'esperienza del primo conflitto mondiale e in seguito attraverso gli incontri e gli scambi epistolari con il generale Trenchard); la Francia possedeva la più forte aviazione al mondo, anche se istituì un *Ministere de l'Air* solo nel 1928; la Germania possedeva una eccellente concezione organizzativa, mutilata tuttavia dai limiti

(51) Cfr. *Mitchell Scores Army Air Program*, "New York Times", 23 may 1931.

imposti dagli accordi di pace di Versailles. Un interesse del tutto particolare Mitchell lo riservava all'Italia: non parlava tanto di dottrina aerea — Douhet non veniva affatto citato — quanto di superiorità nella qualità dei velivoli progettati e prodotti tanto da affermare *«L'Italia possiede un'eccellente industria meccanica, e i suoi tecnici non sono secondi a nessuno»*. Questa convinzione, profonda in Mitchell e più volte manifestata in varie occasioni, gli derivava già dalla esperienza del primo conflitto in cui aveva avuto modo di apprezzare appieno le capacità tecniche aviatorie dei velivoli Caproni ed in seguito attraverso gli incontri che ebbe in Italia con lo stesso ingegnere Caproni, verso cui Mitchell dimostrò sempre una grande stima. Nel proseguire la sua analisi Mitchell non tralasciò di sottolineare come anche nazioni di minor importanza strategica nell'arena mondiale, quali l'Olanda e la Tailandia, possedessero strutture aviatorie che, sebbene non ancora sviluppate tecnicamente ai livelli dell'Italia — considerata come una piccola e non certo ricca nazione, ma di grande importanza strategica — tuttavia già presentavano quei requisiti e comunque una *forma mentis* nei confronti dell'aviazione che certamente superavano di gran lunga quelli esistenti allora negli Stati Uniti. Inevitabilmente quel che Mitchell voleva ad ogni costo far emergere dalla sua analisi era che per possedere una struttura aeronautica, civile e militare, in grado di essere utilizzata efficaciemente sia per scopi pacifici che per quelli militari, la condizione fondamentale ed irrinunciabile era data proprio dalla autonomia, gestionale ed amministrativa, della forza aviatoria nazionale da parte di un unico dipartimento.

A supporto di queste argomentazioni, quasi per renderle più credibili ed attrarre maggiormente l'interesse e l'attenzione del pubblico americano, ogni qual volta era chiamato a discutere di questi problemi Mitchell riparlò della mutata condizione strategica degli Stati Uniti nel contesto internazionale, della fine della sicurezza e dell'isolamento geografico del territorio americano, della cattiva gestione amministrativa e della pessima pianificazione strategica da parte dell'Esercito e della Marina, così come del loro ostruzionismo, delle lobby di potere a Washington e degli sprechi amministrativi e finanziari perpetrati in nome dell'aeronautica ed invece a solo scapito della sua struttura così come, in generale, della sua immagine [52].

Tuttavia Mitchell, guardava con preoccupazione alle altre nazioni non solo per la loro potenza aeronautica, comunque elemento di forza militare primario, quanto per la loro potenza militare e per lo spirito aggressivo presente soprattutto nelle nazioni asiatiche. E in quegli studi il Giappone tornava come il soggetto piú pericoloso per gli interessi di sicurezza americani, come per quelli di altre nazioni occidentali: *«Tutte le nazioni occidentali guardano con timore alla crescente potenza militare giapponese. L'intera potenza militare del Giappone sta crescendo costantemente, ed esso è relativamente più forte di quanto lo sia stato in tutta la sua storia»* [53].

Ciononostante Mitchell, che non si era dato per vinto in molte battaglie in cui si era sempre trovato coinvolto, già prospettava e simulava attacchi alle isole giapponesi, attraverso forze aeree e navali americane, in un attacco decisivo contro il Giappone. Pratica-

---

(52) Cfr. W. Mitchell, *Who Leads World, op. cit.*; W. Mitchell, *A Glance at World Aeronautics,* in "Saturday Evening Post", 19 apr. 1930, pp. 6-8; W. Mitchell, *What Do We Hear of Air Power?,* "U.S. Air Services", dec. 1933, pp. 11-14.

(53) Cfr. W. Mitchell, *The Next War, op. cit.*, p. 42.

mente, verso gli anni '30 e nei suoi ultimi anni di vita, Mitchell perfezionò quei piani di attacco che aveva progettato al suo rientro dall'Estremo oriente nel '24. I termini dell'intera operazione erano meno confusi, come pure era chiara la potenza dei mezzi utilizzati dai giapponesi come dagli americani, se solo le alte gerarchie militari lo avessero preso in considerazione per la fase preparatoria a quel conflitto (54).

5.4 La preparazione degli Stati Uniti alla guerra futura

La guerra contro il Giappone era solo un aspetto dell'opera di pianificazione strategica militare di Mitchell. La sua analisi della realtà internazionale lo portava a concludere che certamente la potenza nipponica sarebbe stata in futuro la vera protagonista del coinvolgimento degli Stati Uniti in un conflitto armato. Tuttavia, altre nazioni nel frattempo si sarebbero scontrate sui campi di battaglia europei e non, e la guerra del futuro avrebbe avuto caratteristiche nuove rispetto ai conflitti passati o a quelli ancora in corso. Mitchell, infatti, a differenza della maggioranza dei suoi connazionali, così come di molti dei suoi ex superiori e colleghi militari, era convinto dell'inevitabilità di un conflitto a breve, essendo inutili i tentativi di regolamentazione dei rapporti internazionali attraverso semplici mezzi diplomatici; era altresì illusorio pensare di gestire le questioni militari dei singoli stati attraverso conferenze sul disarmo o per mezzo di un governo sovranazionale.

«L'unico modo per evitare i conflitti sarebbe quello di avere una nazione così potente in grado di dominare sulle altre, come fece Roma, oppure potremmo istituire una lega di tutte le nazioni, con un governo centrale al quale assegnare tutte le forze aeree e i sottomarini, proibendone il possesso alle nazioni, lasciando loro solo gli eserciti e le flotte sufficienti per garantire il rispetto delle leggi interne e per controllare le loro colonie. Questo progetto, sebbene perfetto in teoria, è impossibile a realizzarsi in pratica» (55).

L'immagine che Mitchell aveva innanzi in quei momenti — come anche Douhet quando teorizzò la dottrina del bombardamento strategico — era quella dei campi e delle trincee della prima guerra mondiale: un conflitto lungo, esasperante, per la maggior parte del suo corso inconcludente, strategicamente e tatticamente. L'*air power* e il dominio dell'aria, per i loro teorici, erano veramente i mezzi in grado di abbreviare o rendere "più umano", se non evitare, il confronto bellico fra nazioni nemiche. Paradossalmente Mitchell utilizzava una terminologia che annoverava i termini come "piú morale", "più umano", proprio nel momento in cui teorizzava l'impiego strategico di un mezzo bellico dalle grandi capacità distruttive e terroristiche. Eppure questa dottrina, nell'opinione di Mitchell, era più accettabile moralmente non solo perché avrebbe permesso la conclusione rapida dei conflitti futuri, ma soprattutto perché non illudeva il pubblico al quale si indirizzava: la dottrina del bombardamento strategico e della superiorità dell'*air power*, infatti, si poneva in netto contrasto con quanto pacifisti ed utopisti andavano ancora affermando al popolo americano. Costoro sostenevano infatti la necessità di continuare nella tradizione dell'isolazionismo politico perché gli Stati Uniti erano geograficamente sicuri, politicamente al di sopra delle questioni che invece laceravano ancora il vecchio continente: Mitchell, al contrario, era convinto che in quel particolare contesto internazionale gli Stati Uniti non potessero affatto evitare il confronto armato.

---

(54) Cfr. W. Mitchell, *Are We Ready, op. cit.*, p. 12.

(55) Cfr. W. Mitchell, *The Next War, op. cit.*, p. 44.

Era quindi necessario affrontare la guerra ed anticiparne tutti i suoi aspetti tattici e strategici, cercando appunto di individuare quelli più umanamente sostenibili ed accettabili. Proprio in quell'ultimo decennio di lavoro come stratega dell'*air power,* Mitchell affrontò pubblicamente quella che, nei termini douhetiani, potremmo definire i "probabili aspetti della guerra futura". Di fronte all'*House Committes on Military Affair,* nel 1926, egli dichiarava: *«Le guerre in futuro verranno combattute senza scontri di eserciti. Il vincitore sarà quello che riuscirà ad ottenere una azione decisiva nei cieli. Il terrore di una forza aerea mutilata e di piloti sconfitti, porterà rapidamente alla conclusione delle ostilità e velivoli interamente di metallo, in grado di sganciare missili, di lanciare bombe di potenza di fuoco finora sconosciuta, volando a centinaia di miglia all'ora, appartengono al futuro»* (56).

In queste poche righe era riassunta l'intera dottrina mitchelliana — e nel contempo anche douhetiana — che poneva l'*air power* e il dominio dell'aria come condizioni fondamentali per lo svolgimento di ogni conflitto futuro, come pure per la sua conclusione vittoriosa. Termini come "*decision in the air*", "*terror*", accenni al bombardamento strategico e la possibilità di iniziare e concludere un conflitto semplicemente attraverso l'uso del mezzo aereo, erano propri di una cultura militare a cui Mitchell aveva dato forma e contenuto negli Stati Uniti, Douhet in Italia e Trenchard in Gran Bretagna. L'analogia fra queste teorizzazioni è molto più vicina in quest'ultimo periodo di Mitchell, rispetto alla prima enunciazione fatta dal generale americano all'inizio degli anni '20; nel frattempo vi era stato, infatti, un notevole progresso tecnologico, era intervenuto un interessante scambio di informazioni con altre realtà aviatorie e militari internazionali e sicuramente aveva giocato un ruolo determinante la capacità di prevedere ciò che sarebbe avvenuto in futuro in campo strategico e tattico — capacità che contraddistinse questi militari.

La teorizzazione della guerra futura, con il dominio assoluto dell' *air power*, prese quindi maggior forma e contenuto nel corso degli ultimi anni di vita di Mitchell. Egli non parlò tanto di concetti come "concentrazione delle forze, indipendenti ma coordinate", "azione di massa", "superiorità dell'*air power* rispetto al *sea power*"; l'accento venne posto, invece, sul coinvolgimento, maggiore rispetto alle guerre passate, delle popolazioni civili. Esse sarebbero state infatti protagoniste e vittime innocenti di un conflitto che non avrebbe avuto limiti di carattere geografico e in cui la potenzialità del mezzo meccanico avrebbe spazzato via qualsiasi forma di difesa *("Una guerra, oggigiorno, è combattuta dalla gente, e gli eserciti sono semplici strumenti").* Così, mentre anche negli Stati Uniti, per opera di Mitchell, prendeva forma la teorizzazione di una guerra totale — sebbene a nostro avviso già sperimentata in quella nazione con la Guerra Civile di metà '800 — ossia coinvolgente non solo le forze armate di un paese, ma anche la sua struttura economica e produttiva, così come l'intera struttura sociale, nello stesso tempo egli dichiarava apertamente che la guerra futura avrebbe avuto come obiettivi principali proprio i "centri vitali" di una nazione: *«L'intera concezione del fare la guerra è oggi cambiata. In altre parole, la teoria bellica oggi parla di attacco dal cielo diretto contro i centri vitali, invece dell'avvicinamento ai centri vitali attraverso l'opposizione di eserciti nemici (...). Nelle guerre passate, l'obiettivo di una nazione era la distruzione sul campo della totalità delle forze armate nemiche. Ora sappiamo che questo era un obiettivo falso e che ciò che noi dobbiamo*

---

(56) Cfr. "New York Times", 6 feb. 1926.

realmente raggiungere sono le città, le zone di produzione ed industriali, ed i mezzi di trasporto della nazione nemica. La loro forza armata è solo un mezzo per tenere lontani i nemici da questi centri vitali. Il centro vitale è il vero obiettivo» (57).

L'*air power*, coinvolgendo le popolazioni civili in misura maggiore che con qualsiasi altra innovazione tecnologica intervenuta sino ad allora, aveva esasperato i caratteri terroristici della guerra futura; esso non solo aveva cambiato i metodi, i sistemi e l'arte di condurre la guerra, ma con la sua potenzialità d'offesa contro il nemico esso era in grado di porsi come minaccia deterrente in qualsiasi azione di combattimento e, al contrario della Marina, di abbreviare i termini temporali del confronto bellico.

«La nazione moderna possiede tre armi principali (e) l'arma aerea vola sulle altre due e cioè l'Esercito e la Marina e attacca i centri principali della nazione nemica. Questa nuova forza, da sola, può decidere le sorti del conflitto. La sola minaccia della potenza aerea può far sì che uno stato che non disponga di una buona arma aerea esiti a lungo prima di affrontare uno scontro armato. Le flotte, da sole, ad eccezione di quelle che appartengono a nazioni insulari che dipendono da approvvigionamenti alimentari esterni, non possono portare ad alcuna svolta nel conflitto (...). Le forze terrestri e marittime debbono scontrarsi con forze similari. L'aviazione è un elemento efficace nel raggiungimento del successo di entrambe. Se potessimo sconfiggere e rimandare il nemico in mare, disporremmo di quella minaccia il cui fattore decisivo è una aviazione di potenza superiore. Se noi potessimo occupare, con le nostre forze terrestri, il terreno da cui un nemico ci sta minacciando, noi potremmo utilizzare tale minaccia a nostro vantaggio; anche in questo tipo di operazione, l'aviazione potrebbe essere un fattore decisivo» (58).

Ne derivava l'immagine di uno scontro bellico breve, terroristico e totale nel suo coinvolgimento di militari e civili: *«È stato dimostrato che i veri obiettivi in guerra sono i posti in cui la gente vive e lavora e da cui trae il proprio sostentamento. Le forze aeree, imponendo l'evacuazione e la neutralizzazione di questi punti vitali, porterà la guerra ad una rapida conclusione. Se una forza aerea nemica portasse all'evacuazione di New York, Filadelfia, Pittsburgh, Detroit e Chicago, sarebbe molto difficile per gli Stati Uniti continuare il conflitto o la loro vita rimanere normale»* (59).

Anche l'uso dei mezzi bellici non avrebbe subìto limitazioni: sarebbero state infatti utilizzate le armi tattiche e strategiche più potenti. Era così che la guerra, difficilmente evitabile, se non teoricamente, poteva comunque venir abbreviata, così come migliorata nel corso del confronto vero e proprio sul campo di battaglia. Di fronte al *Morrow Board* del '25 Mitchell non aveva esitato ad esporre questa sua teoria affermando: *«L'unico progresso nei modi e nei mezzi per continuare le guerre, migliorare le guerre e finire le guerre, al momento attuale, proviene dal cielo e da sott'acqua (...). I sottomarini saranno i più validi strumenti delle guerre future, perché possono agire come sentinelle per gli aeroplani. Gli aeroplani e i gas saranno le armi principali nelle guerre future e le battaglie saranno vinte dal paese che sferrerà il più potente attacco dal cielo. Il gas rappresenta il mezzo più umano, perché uno solo su cinquanta colpiti morirà, mentre ne morirà uno su quindici colpiti in una sparatoria»* (60).

---

(57) Cfr. "New York Times", 11 feb. 1926; W. Mitchell, *The Next War, op. cit.*, p. 41.

(58) Cfr. *Gen. W. Mitchell First Two Releases*, "Bell Syndicate", 1926; W. Mitchell, *Suggested by War Plans Division*, 1935, Library of Congress, Manuscript Division, Washington, p. 6.

(59) Cfr. W. Mitchell, *Will Japan Try, op. cit.*, p. 10.

(60) Cfr. *William Mitchell's Opening, op. cit.*, p. 18; *Air Force Derided by Gen. Mitchell*, "New York Times", 31 mar. 1933.

In questo suo schema di guerra futura, Mitchell includeva l'impiego delle armi chimiche, così come un tempo ne aveva ipotizzato l'uso da parte nemica contro la popolazione americana (61).

Il loro utilizzo era pertanto vincolato all'impiego del mezzo aereo; esse avrebbero potenziato la capacità deterrente dell'arma aerea che, in tal modo, avrebbe spodestato quella navale. A differenza, quindi, dei conflitti passati, l'*air power* posto come *first line of defense* di una nazione, sia in azioni offensive che difensive, al momento opportuno poteva di per se stesso, attraverso la semplice minaccia del suo utilizzo, evitare appunto il conflitto armato. Questa constatazione sembrava essere condivisa anche da tutte le potenze europee che ponevano la forza aerea come *first line of defense* e il raggiungimento del *control* o dominio dell'aria come momento fondamentale, iniziale del confronto armato: *«Le nazioni dell'Europa occidentale allo scoppio del conflitto temono attacchi in massa dal cielo. La misura preventiva più efficace per loro consiste nella dotazione di una potente aviazione, posta sotto un unico comando, per agire di rappresaglia. Essi pongono tutta l'aviazione, militare e civile, sotto un comando comune in modo da aumentarne la minaccia: Sono tutte così vicine alle zone vitali di possibili nemici che anche aerei a corto raggio d'azione possono risultare efficaci. Ciascuna rifiuta di ammettere l'intenzione di attaccare i centri abitati dalla popolazione civile - tutti sono pronti per la rappresaglia. I timori della gente non consentono altre strategie. L'efficienza dell'Esercito e della Marina, allo scoppio delle ostilità, è stata sacrificata per far fronte a questa fase iniziale delle operazioni aeree»* (62).

L'uso del mezzo aereo strategicamente più incidente era quindi rappresentato dal bombardamento aereo dei centri militari e civili, di obiettivi come le linee di comunicazione, basi e depositi militari, basi aeroportuali e navali, centri di produzione e ovviamente città e villaggi. L'azione contro questi ultimi aveva assunto nella teorizzazione di Mitchell caratteri in parte dissimili da quelli presenti in altre dottrine, come ad esempio quella douhetiana. Mitchell infatti, al contrario di Douhet, non fu sempre convinto dell'effetto devastante del bombardamento aereo sulla psiche e sul morale delle popolazioni civili. In realtà egli espresse diverse opinioni al riguardo. Nel 1924 di ritorno dall'Estremo oriente egli affermò: *«Tre elementi sono necessari per una conclusione vittoriosa di un conflitto. Innanzitutto la sconfitta delle forze armate nemiche, in secondo luogo, la distruzione del potere nemico di fare la guerra, ed in ultimo la distruzione del morale della popolazione avversaria in modo tale che la guerra non possa più riprendere. Non è possibile ottenere alcuno di questi risultati con la semplice difesa passiva. È necessario agire con l'offesa e mantenerla sino ad una conclusione vittoriosa del conflitto. Se ciò non avviene e il potere di iniziativa ed offensivo è gestito dal nemico, sicuramente il risultato finale sarà la sconfitta»* (63).

La distruzione, quindi, del morale e il conseguente indebolimento del supporto materiale da parte della popolazione civile al combattimento venivano intesi come fasi fondamentali per lo svolgimento del confronto bellico. Tuttavia, in uno scritto del 1928, *Suggested by War Plans Division* (p. 6) Mitchell affermò: *«Coloro che credono che qualsiasi popolazione si arrenderebbe dopo il bombardamento di alcune città si dimostrano ciechi di fronte alla lezione della storia»*. In effetti egli parlò sempre di "centri vitali" come nuovi obiettivi da colpire ed ovviamente anche da difendere in caso di attacco nemico. Ma egli non volle considerarli

---

(61) Cfr. W. Mitchell, *Chemical Warfare Association and the Future of Chemical Warfare*, 1925.

(62) Cfr. W. Mitchell, *Suggested by War, op. cit.*, p. 5.

(63) Cfr. W. Mitchell, *Strategical Aspect, op. cit.*, p. 3.

come obiettivi primari della sua guerra terroristica e psicologica. Parlò semplicemente del coinvolgimento, maggiore rispetto al passato, delle popolazioni civili e di questi "centri vitali" intesi come luoghi di produzione, di smercio di prodotti militari e civili, di linee di comunicazione così come di aeroporti o basi navali. A differenza di Douhet, ad esempio, negli scritti di Mitchell non appare un chiaro elenco di questi *'war targets'* definiti sulla base della priorità di attacco di alcuni rispetto ad altri. Inoltre, sempre a differenza di Douhet, l'analisi esplicativa di questi suoi concetti appare molto confusa e a volte contraddittoria, tanto da lasciare libero spazio alle interpretazioni di quanti sino ad ora si sono interessati ai suoi scritti.

Questa constatazione, tuttavia, lascia il lettore di quelle opere un poco perplesso, addirittura insoddisfatto, in quanto a differenza di quanto espresso nella dottrina dell'impiego dell'*air power* e del mezzo aereo, la definizione che Mitchell diede di obiettivi, così come del concetto di guerra totale e di vittoria finale, risulta insufficiente. In quelle ultime opere, infatti, trovarono maggior spazio altri concetti e teorizzazioni. Mitchell ripropose, anche se con toni meno polemici rispetto al passato, la superiorità dell'*air power* rispetto ai mezzi offerti dal *sea power*. Solo i sottomarini sarebbero stati i protagonisti assoluti della guerra navale a fianco dei mezzi di supporto aereo. Ma il dominio assoluto nella gestione e nella conduzione di tutte le fasi belliche sarebbe stato dell'arma aerea. Ad essa sarebbe spettato il compito di pianificare l'azione coordinata con le forze di terra e di mare, in qualsiasi piano operativo, difensivo ed offensivo. Nulla venne cambiato in quella teorizzazione che era stata propria dei primi scritti e dei rapporti degli anni '20. Soltanto l'impiego in massa di mezzi pesanti, quali i bombardieri, scortati da mezzi più leggeri ed in grado di opporre resistenza alla contraerea nemica — che Mitchell considerava pertanto inefficace a bloccare l'azione offensiva [64] — e il coinvolgimento dell'intera popolazione nazionale rappresentavano gli elementi, non certo rivoluzionari perché oramai da più parti riconosciuti, quanto innovativi, dell'analisi di Mitchell rispetto a quelle fatte dai suoi connazionali in passato: *«Quando le nazioni si guardano con preoccupazione l'un l'altra, non pensano come prima cosa alla flotta o all'esercito del nemico, ma ai bombardieri. Il bombardiere ha sufficiente forza offensiva da distruggere le più grandi città ed affondare le più grandi navi da guerra che siano mai state o che possano essere costruite. I bombardieri non hanno bisogno al momento di volare su una città per colpirla, ma possono lanciare a molte miglia missili caricati con gas o esplosivi. L'unica difesa contro di loro è l'aereo. Il risultato delle guerre future verrà definito innanzitutto nell'aria»* [65].

La potenzialità quindi dei nuovi mezzi aerei, deterrenti e strategicamente determinanti le sorti di un conflitto, avrebbe anche portato, secondo Mitchell, ad una diminuzione degli arsenali militari di ciascuna nazione; poco per volta sarebbe infatti subentrato un armamento difensivo sufficiente a porre al sicuro i confini e il territorio nazionale e sempre meno indirizzato all'eventualità di una guerra offensiva.

«Grazie all'accresciuta coscienza dei moderni mezzi di difesa, è probabile che in un futuro prossimo le nazioni civilizzate si accorderanno per eliminare dai loro dispositivi di difesa nazionale tutti quegli elementi che si dimostreranno senza utilità e costosi, che ora invece la compongono, e si limiteranno a detenere un armamento difensivo composto da velivoli, sottomarini e forze terrestri sufficienti ai loro bisogni. Questo è ciò che ha comportato l'influenza della potenza aerea» [66].

---

(64) Cfr. W. Mitchell, *The Defense Against Aircraft*, 1925 e *Anti Aircraft*, 1926, Library of Congress, Manuscript Division, Washington.

(65) Cfr. *Mitchell Scores, op. cit.*.

(66) Cfr. *Mitchell Demands Separate, op. cit.*.

La superiorità dell'air power sembrava non dovesse essere più posta in discussione. Al contrario, ciò su cui Mitchell non transigeva era la carenza strutturale, organizzativa, amministrativa di una gestione irresponsabile che non lasciava spazio alla forza aeronautica militare nazionale: *«Una responsabilità divisa comporta incertezza, ristagno ed inefficienza. In questa prospettiva la decisione dovrebbe basarsi sul principio che con la responsabilità c'è anche autorità e non vi è autorità senza una diretta responsabilità»* (67).

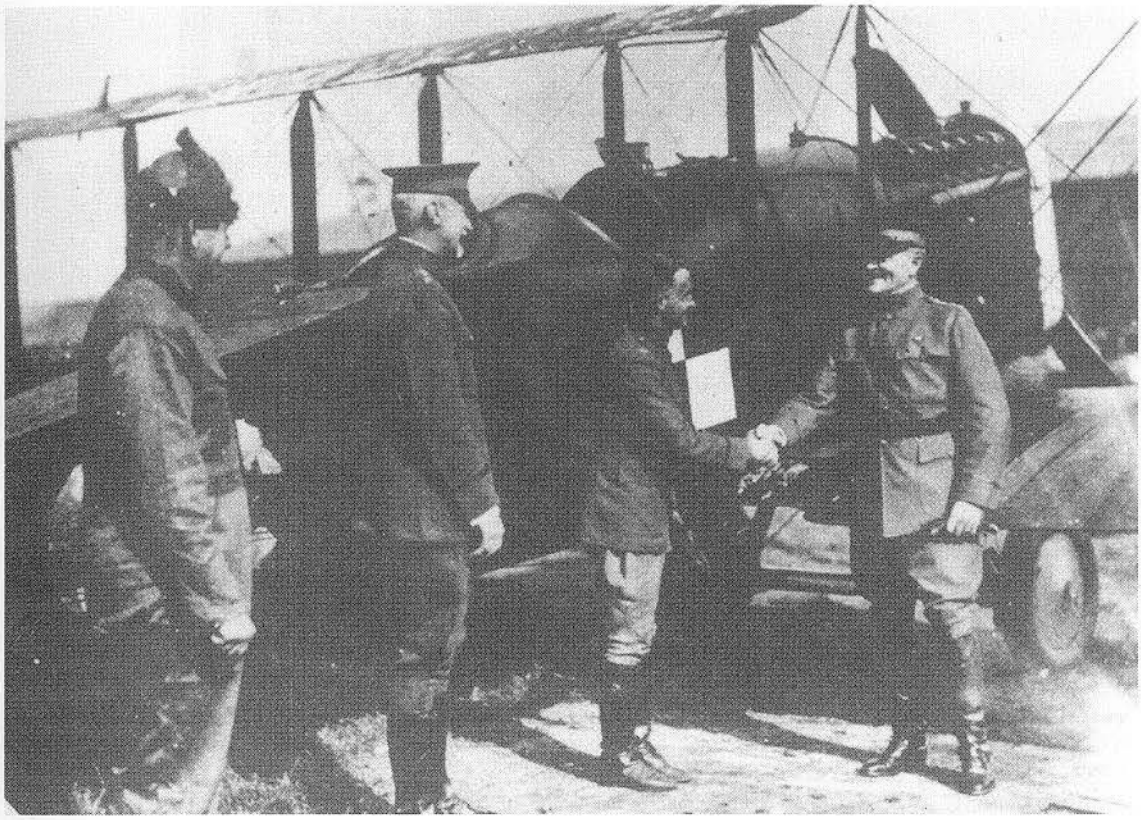
Negli ultimi scritti apparve sempre più chiara la volontà di combattere sino in fondo la battaglia — che non era stata affatto necessaria in quasi tutte le altre nazioni — per l'indipendenza dell'arma aerea.

Mitchell, comunque, perdette, anche se solo temporaneamente, la sua battaglia per l'istituzione di una forza aerea militare indipendente; ciononostante egli diede l'avvio al dibattito dottrinale interno alle forze armate coinvolgendo, forse più che in altre nazioni, il grande pubblico e la stampa. Egli non riuscí però ad incidere profondamente nello spirito e nella mentalità dei suoi ex colleghi e superiori per ciò che riguarda la reimpostazione della strategia di sicurezza nazionale del territorio degli Stati Uniti, così come dei possedimenti nel Pacifico. Sebbene, come visto più sopra, alcuni autori sostengano ancora oggi la tesi secondo cui Mitchell in qualche modo fu responsabile del disastro di Pearl Harbor, avendo suggerito ai giapponesi la corretta strategia per l'attacco, senza azzardarci in facili giudizi su avvenimenti occorsi oltre mezzo secolo fa, possiamo certo concludere questo studio sulle analisi e sulle previsioni del generale dell'*Air Service* con le parole che un corrispondente del "New York Times" scrisse esattamente una settimana dopo l'attacco giapponese alla base navale americana delle Hawaii: *«Egli ha profetizzato cose che si stanno decisamente dimostrando vere. Ma l'ostruzionismo condotto contro di lui da coloro che rifiutavano di credere che l'aeroplano potesse diventare qualcosa di piú che un mezzo da ricognizione o una cavalleria aerea per la Marina, lo portò alla collera e alla disperazione. La sua natura era tale che egli agì attraverso l'insubordinazione, e per questo venne distrutto. Ora l'inevitabile avanzamento degli eventi bellici sta dimostrando chiaramente che il Generale Mitchell ha sempre avuto ragione. Fosse stato in grado di convincere il suo governo, centinaia di milioni ora in mare o giacenti nei fondali degli oceani sarebbero stati spesi per bombardieri. Ai tedeschi non sarebbe mai stato permesso di ottenere la supremazia aerea, mentre le potenze democratiche continuavano a fare affidamento sulla potenza marittima, e ciò avrebbe abbreviato e posto dei limiti alla guerra»* (68).

---

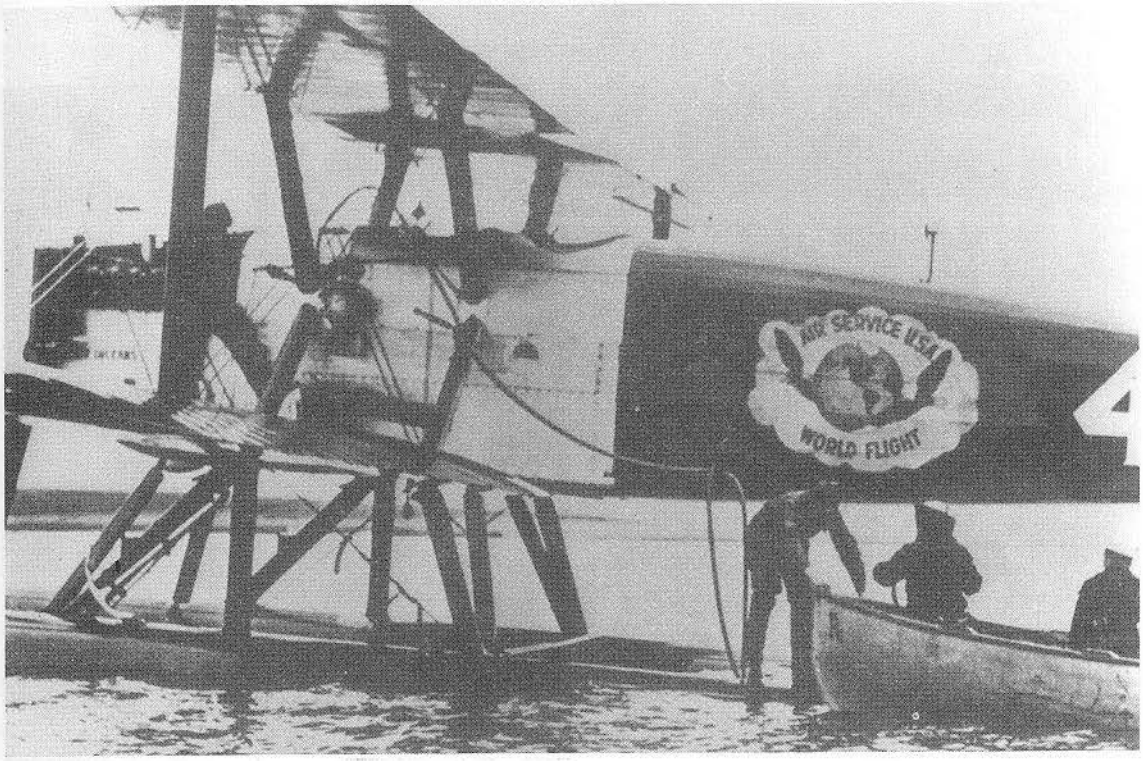
(67) Cfr. W. Mitchell, *Suggested by War, op. cit.*, p. 4.

(68) Cfr. *Mitchell Air Prophecy Come to Grim Fruition*, "New York Times", 14 dec. 1941.

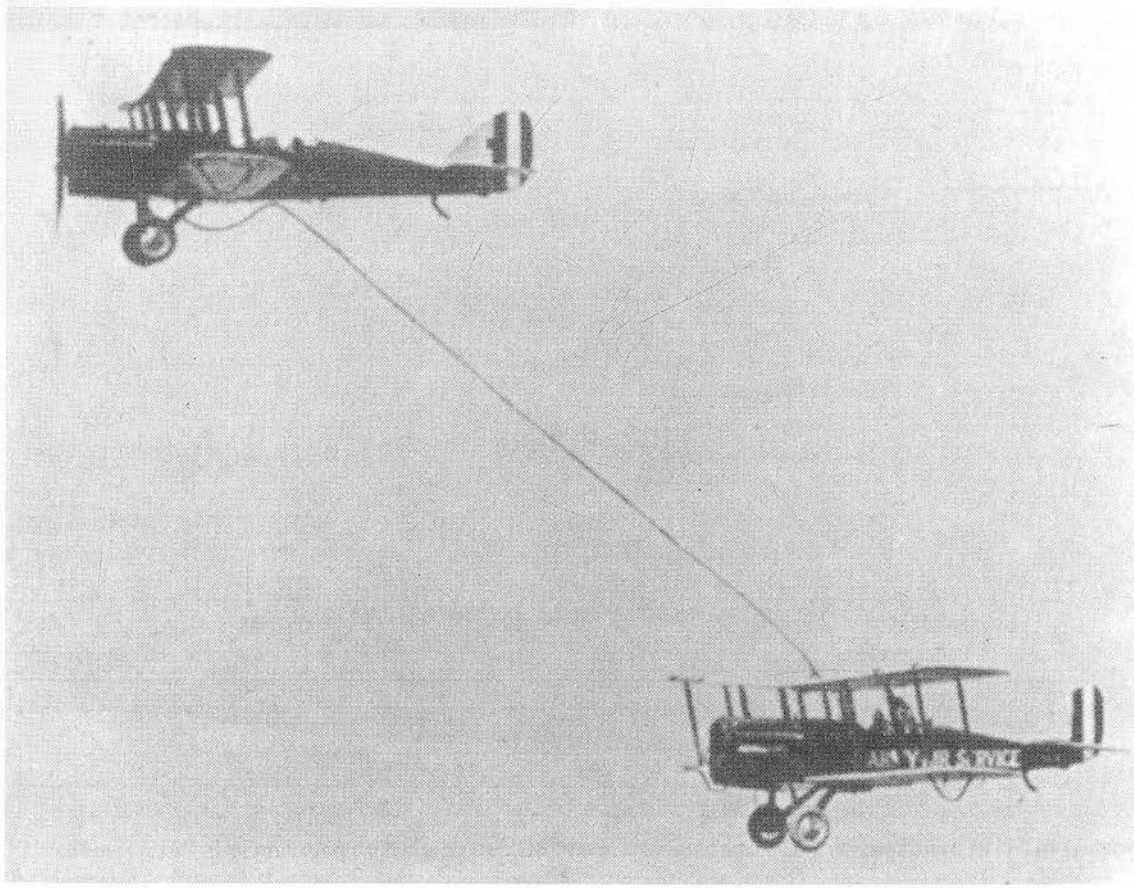


27 ottobre 1920. Il Generale John J. Pershing si congratula con il Cap. Street al ritorno dal suo volo New York-None (Alaska). *"Pictorial History of the USAF" di David Mondey.*

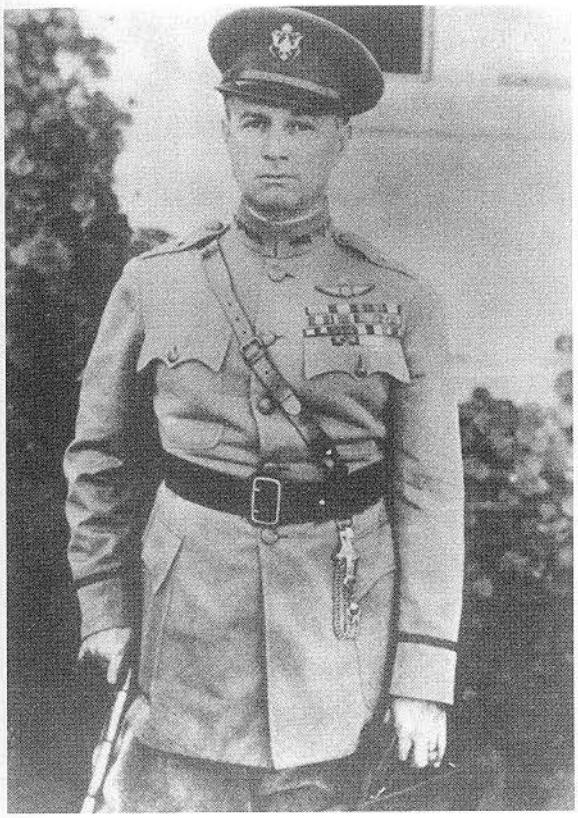
1924. Piloti e meccanici del volo attorno al mondo posano assieme ad un Douglas World Cruiser dopo aver percorso 26.000 miglia. *"A History of the United States Air Force" di Alfred Goldberg.*



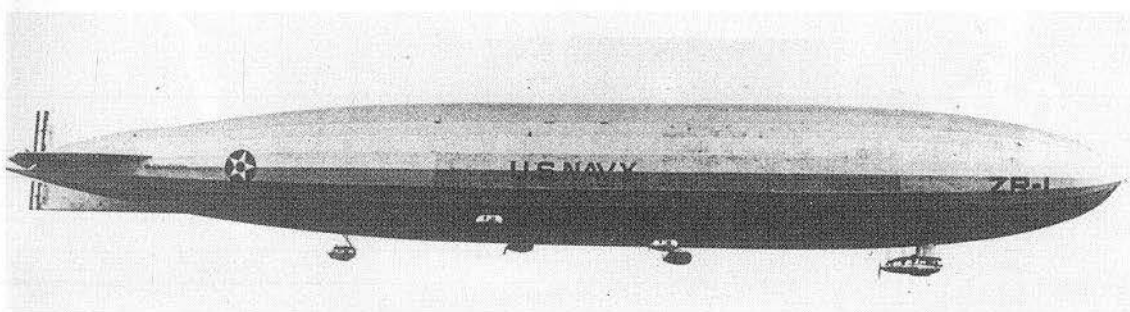
Isole Orkney, Scozia. Operazioni di rifornimento del Douglas World Cruiser *New Orleans "Pictorial History of the USAF" di David Mondey.*



Il primo impiego di rifornimento in volo ad opera di due DH-4 nel tentativo di stabilire un nuovo primato mondiale di durata. *"A History of the United States Air Force" di Alfred Goldberg.*



Brig. Gen. "Billy" Mitchell. *"The U.S. Air Service in World War I", Office of Air Force History.*

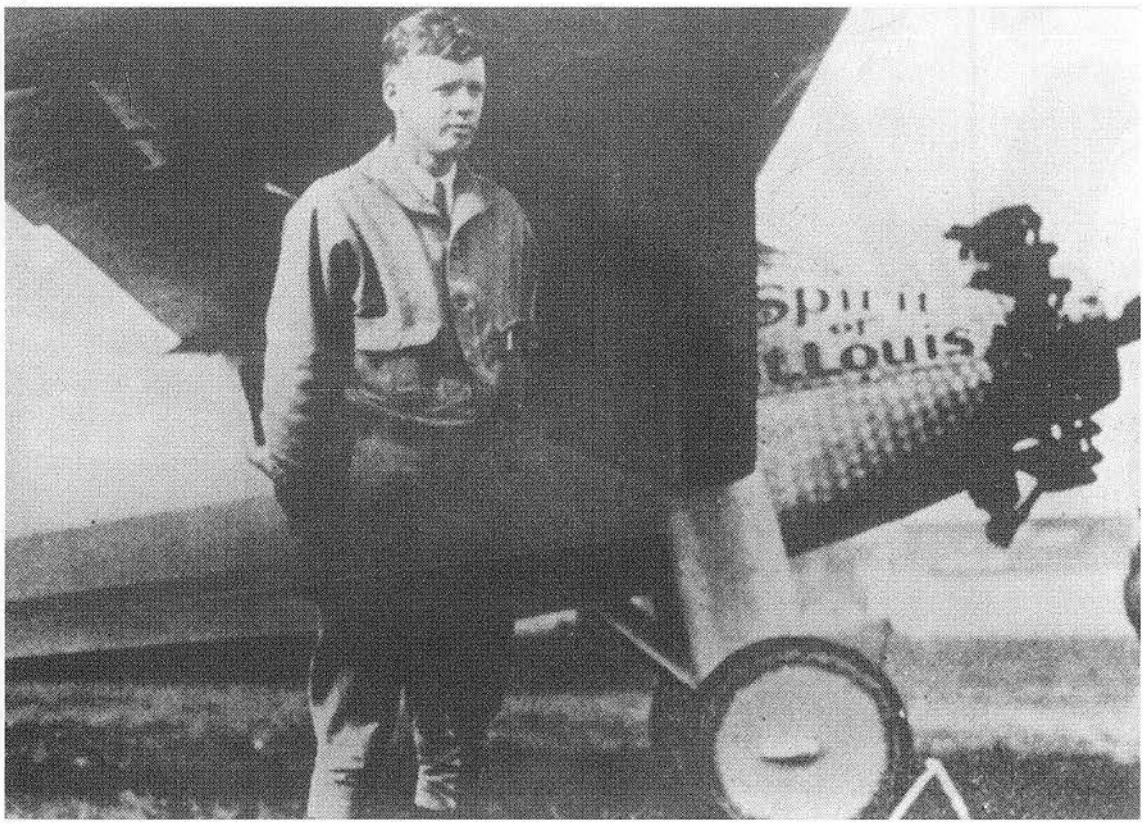


"USS Shenandoah", il primo dirigibile rigido dell'US Navy. *"United States Navy Aircraft Since 1911" di Gordon Swanborough & Peter M. Bowers.*

1925. Una fase del processo di fronte alla Corte Marziale al Generale Mitchell. "Billy Mitchell" di Alfred F. Hurley.

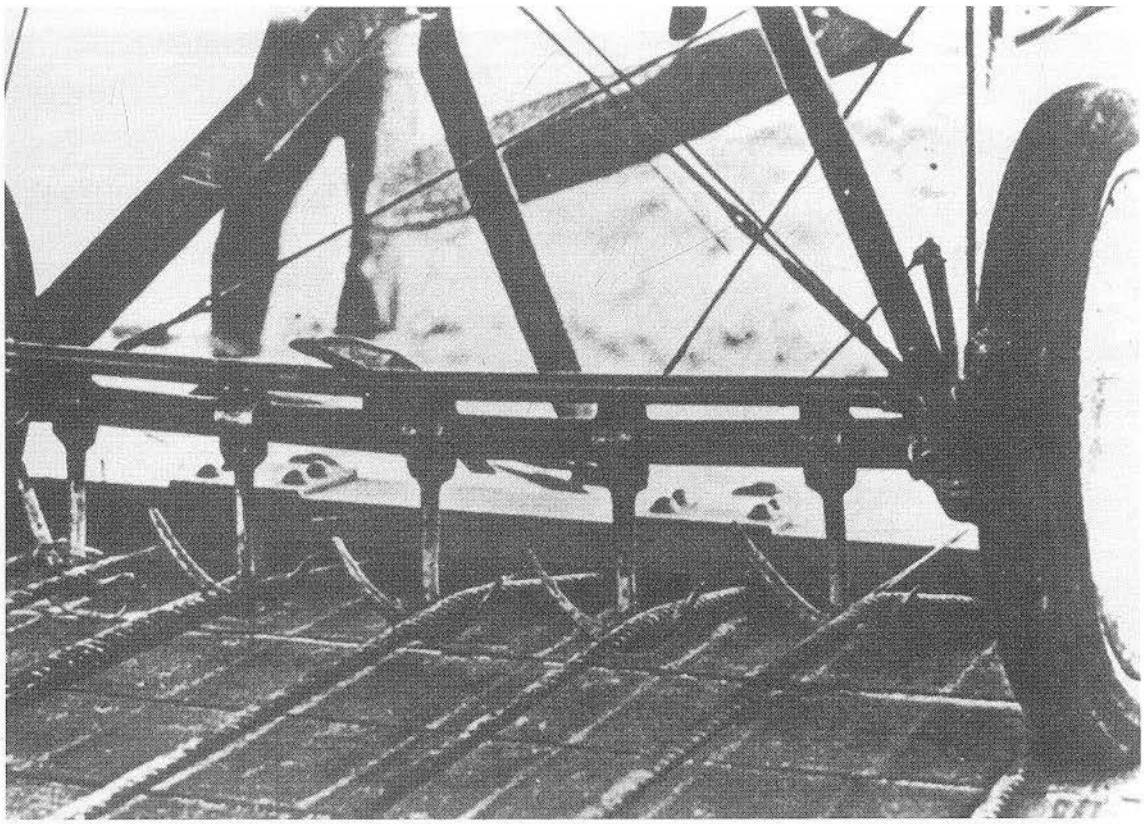
1925. Mitchell e i suoi avvocati durante il processo. *"A History of the United States Air Force" di Alfred Goldberg.*

Magg. Gen. Sir Hugh Trenchard. *"Rivista Aeronautica", n. 4/1983".*

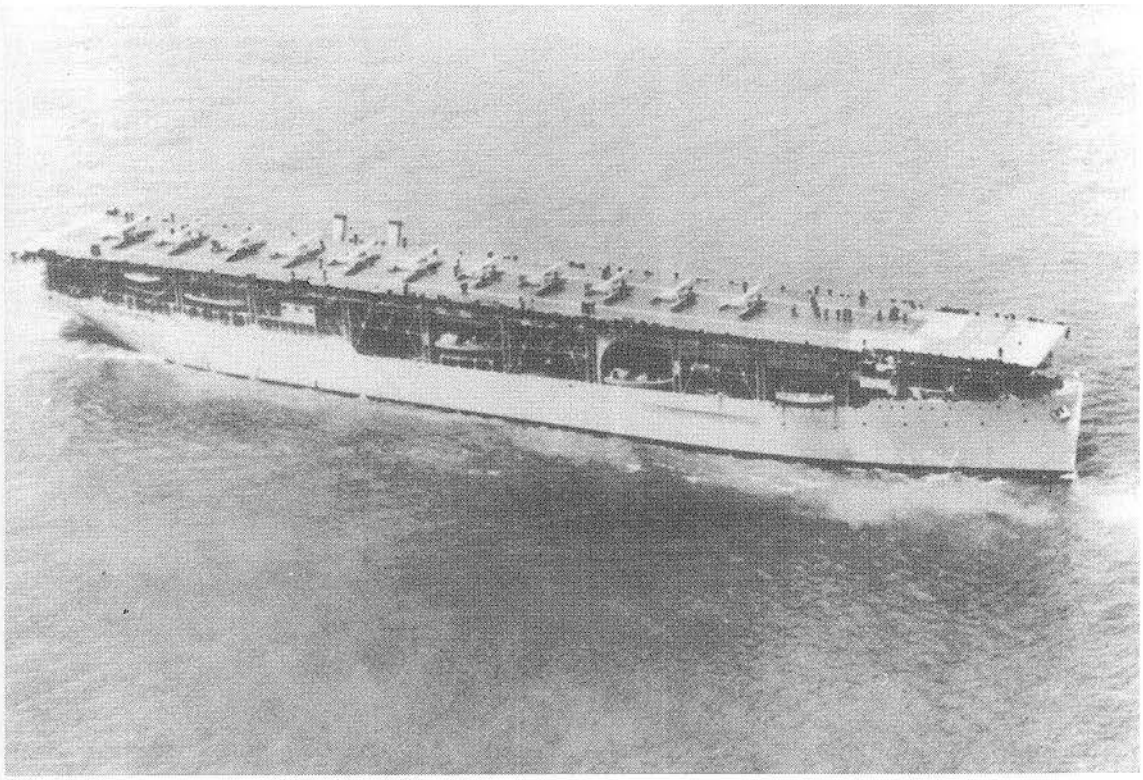


Charles Lindbergh. *"A History of the United States Air Force" di Alfred Goldberg.*

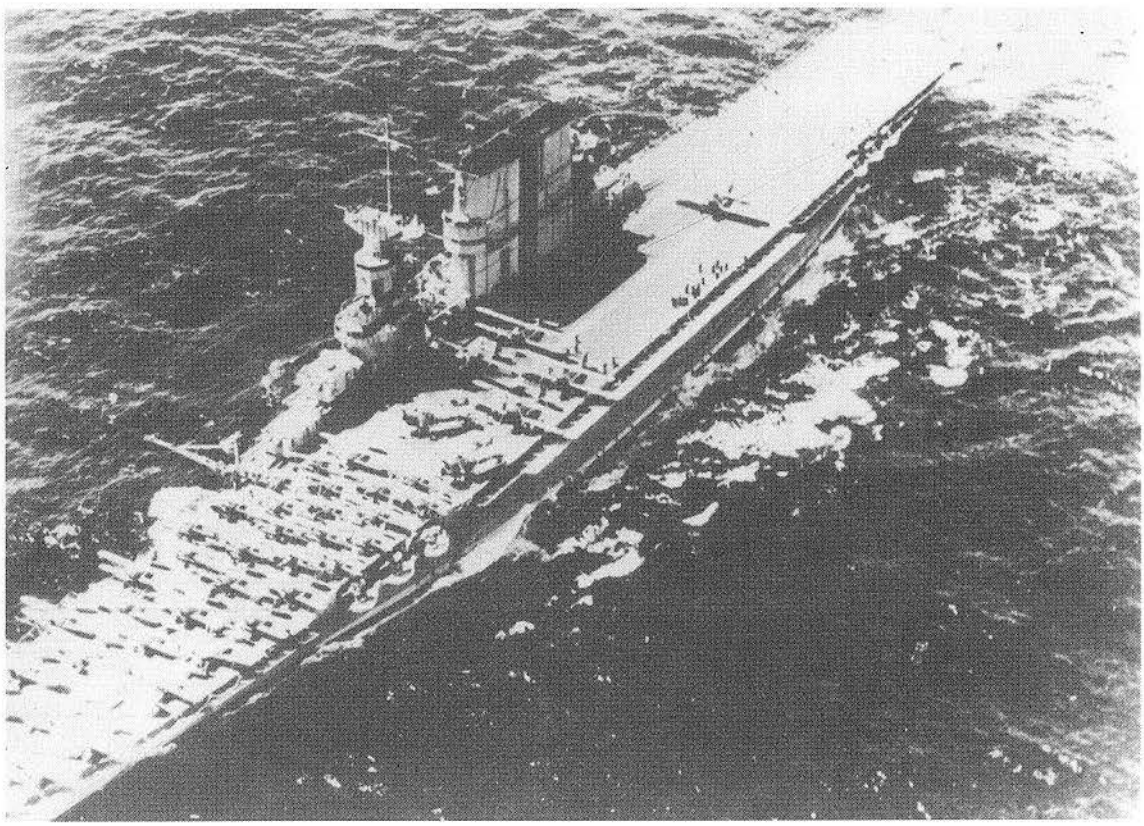
Il Generale H.H. Arnold ed il Generale G.C. Marshall. *"A History of the United States Air Force" di Alfred Goldberg.*



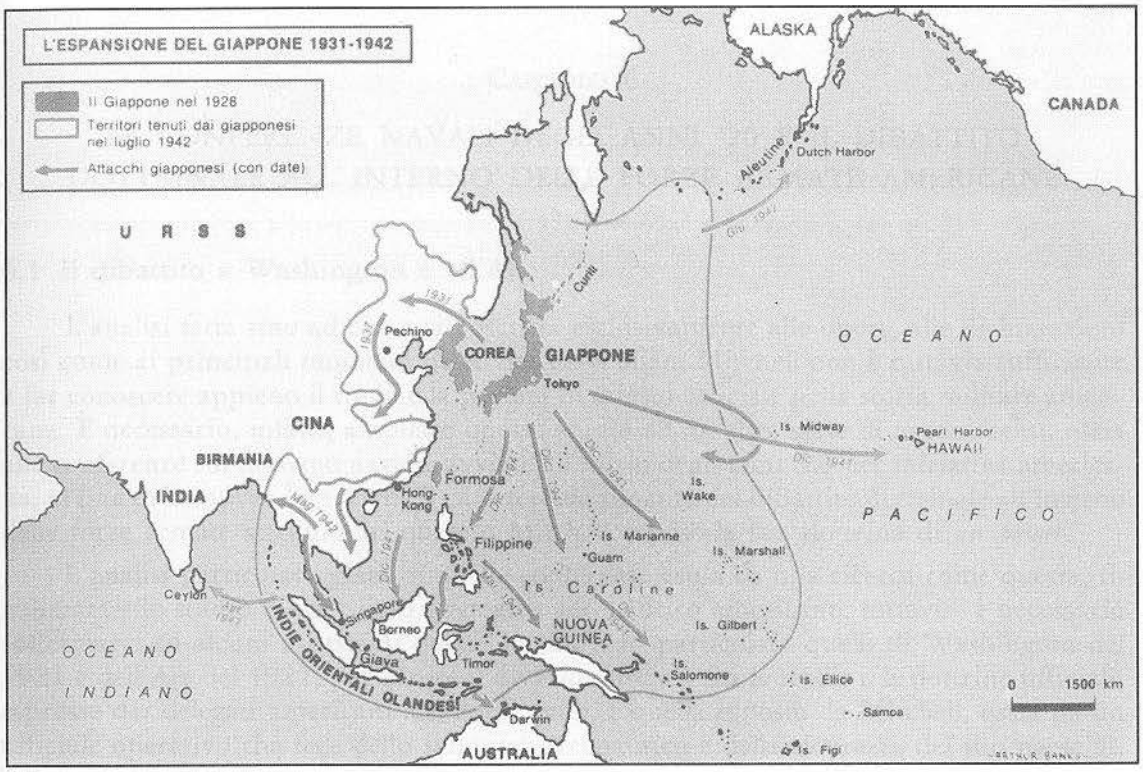
Un particolare del sistema di ancoraggio degli aerei a bordo di navi della Marina statunitense. *"Fly Navy" di Brian Johnson.*



La prima portaerei americana: il *"Covered Wagon"* (vagone coperto) *CV-1 USS Langley. "Fly Navy" di Brian Johnson.*



La seconda portaerei americana, *USS Lexington, CV-2. "Fly Navy" di Brian Johnson.*



La mappa illustra i momenti più salienti dell'espansionismo giapponese. *"Storia fotografica della 2ª Guerra Mondiale"*.

Pearl Harbor, base della flotta americana del Pacifico. *"Storia fotografica della 2ª Guerra Mondiale"*.

CAPITOLO 6

LE CONFERENZE NAVALI DEGLI ANNI '20 E IL DIBATTITO DOTTRINALE ALL' INTERNO DELLE FORZE ARMATE AMERICANE

6.1 Il dibattito a Washington e all'Aja

L'analisi fatta sino ad ora e circoscritta esclusivamente alle opere, alle dichiarazioni così come ai principali momenti della vita di William Mitchell non è tuttavia sufficiente a far conoscere appieno il ruolo e la portata di questo ufficiale nella storia militare americana. È necessario, infatti, ampliare questo studio ad un'altra serie di avvenimenti, ossia alle conferenze sul disarmo navale, avviate all'inizio degli anni '20 per iniziativa americana, al fine di comprendere anche il carattere dominante del dibattito dottrinale all'interno delle forze armate statunitensi quando Mitchell espose la sua dottrina di *air power*.

L'analisi particolareggiata di quelle conferenze esula da una ricerca come questa, finalizzata allo studio del pensiero strategico aeronautico americano; tuttavia, è necessario soffermarci su alcuni aspetti di quegli incontri, in particolare quelli di Washington del 1921 e dell'Aja del 1922, per capire il divario esistente fra le teorie e le dottrine ufficiali, espresse dai delegati americani alle conferenze, e quella esposta da Mitchell, ossia da un ufficiale operativo che fece dello sviluppo aeronautico e della sicurezza del suo paese gli unici veri scopi della sua vita.

Negli anni fra le due guerre mondiali il dibattito dottrinale su questioni strategiche e di armamento militare fu dominante in pressoché tutte le potenze europee ed asiatiche e giunse persino ad assumere i caratteri di vera e propria trattativa diplomatica, come dimostrarono i lavori delle conferenze sul disarmo navale dell'inizio degli anni '20.

Nonostante l'unanime riconoscimento del totale fallimento di quegli incontri, è doveroso sottolineare il fatto che per la prima volta nella storia diplomatica mondiale, le grandi protagoniste della politica internazionale si incontrarono ufficialmente per discutere e giungere ad accordi sulla dotazione di armamento navale per ogni singola nazione e per confrontarsi su temi e problemi di ordine politico internazionale.

Per la prima volta, statisti e rappresentanti diplomatici si incontrarono quindi non per trattative di pace o per accordi di carattere economico, ma per soddisfare il desiderio, sentito da pressoché tutti i protagonisti del primo conflitto mondiale, di sicurezza e di tutela della pace nell'eventualità di un attacco da parte di una o più nazioni. I termini con cui si svolse quel dibattito non contribuirono certamente alla evoluzione del pensiero e della dottrina militare, ma al contrario rappresentarono una riaffermazione dei vecchi principi, ormai consolidati, del potere marittimo e della superiorità navale. Ciononostante, la novità di un incontro diplomatico su questi problemi, così come la riconferma della dottrina del *sea power* divennero la cornice entro cui il pensiero aeronautico mondiale tentò di definirsi ed imporsi.

Le differenti conferenze sul disarmo che si succedettero nel corso di un decennio trattarono infatti anche dell'armamento aeronautico (in particolare delle portaerei) e del ruolo del mezzo aereo nella politica di riarmo-disarmo e nella pianificazione strategica di ogni singola nazione. L'obiettivo di questo breve excursus su quegli avvenimenti è quello di identificare i termini con cui il dibattito "aeronautico"si svolse in seno alle conferenze navali e l'eventuale influenza sulla dottrina e sulla pianificazione militare dei responsabili navali e militari americani negli anni in cui Mitchell teorizzava concetti di impiego di mezzi bellici del tutto differenti.

Il desiderio di definire internazionalmente misure di garanzia di pace e sicurezza fra le nazioni, era già stato espresso in alcune occasioni nel corso del primo conflitto mondiale; il pontefice Benedetto XV, nell'estate del 1917, indirizzandosi alle nazioni belligeranti aveva dichiarato come fosse arrivato il momento per "un giusto accordo di tutti nella diminuzione simultanea e reciproca degli armamenti, secondo norme e garanzie da stabilire, nella misura necessaria e sufficiente al mantenimento dell'ordine pubblico nei singoli stati" (1).

Alla conferenza di pace di Parigi, nel 1919, gli Stati Uniti di Wilson, proponendosi come difensori della libertà e della democrazia internazionale, chiesero alla Gran Bretagna di accogliere l'invito americano di far parte della Società delle Nazioni in cambio della promessa statunitense di una riduzione dei propri arsenali navali. La titubanza inglese, come pure del Congresso americano ad accettare questa proposta, era giustificata in particolare dall'atteggiamento del Giappone e della sua politica di riarmo navale, nota come *eight-eight program*. Di fatto, dal 1895 al 1904, ossia nel periodo fra la guerra contro la Cina e quella contro la Russia, il governo nipponico aveva varato un progetto di potenziamento della flotta militare nazionale che, nel 1905, vedeva i giapponesi forti di una *two squadrons fleet*, composta ognuna di 8 *capital ships* riammodernate ogni 8 anni. La Gran Bretagna, in forte crisi finanziaria, dal 1916 non costruiva e riammodernava più la sua flotta, tanto che gli osservatori del tempo erano convinti che il governo inglese optasse per una politica di disarmo. Gli Stati Uniti, al contrario, proprio dopo il varo del programma navale del 1916, avevano tentato di creare *"una flotta eguale alla più potente mai posseduta al mondo"*.

La prima guerra mondiale aveva cambiato molte delle forze in gioco sulla scena internazionale, ma di certo non aveva indebolito il Giappone che, a scapito della Germania, si era potenziato di nuove basi nel Pacifico, e continuava nella politica di potenziamento delle sue forze militari. Tuttavia, i buoni propositi e i piani per una politica di gestione delle diatribe internazionali da parte di un governo sovrannazionale, proposti appunto dal presidente Wilson, vennero sconvolti dalla mancata approvazione da parte del Senato americano alla partecipazione degli Stati Uniti alla Società delle nazioni; l'inevitabile declino personale e politico del presidente Wilson che seguì a quel rifiuto, permise all'ala dei *navalists* di sostenere rivendicazioni circa il potenziamento della flotta mercantile e soprattutto militare nazionale. L'alternativa, infatti, di fronte all'impossibilità di delegare ad un organismo superiore il controllo dei meccanismi di sicurezza e pace internazionale, non poteva che concretizzarsi in un rafforzamento di quei mezzi strategici in grado di difendere gli Stati Uniti da eventuali mire espansionistiche provenienti dall'Europa, ma soprattutto dall'Asia. Solo la costituzione di una flotta potente e deterrente avrebbe quindi permesso alla nazione americana di continuare nelle sue attività commerciali e di controllo nelle zone del Pacifico e del centro e sud America (2). Queste convinzioni e la decisione negativa del Senato, oltre a dimostrare quanto poco valessero ormai il controllo e l'influenza del presidente Wilson sui suoi collaboratori, come sulla maggioranza dell'opinione pubblica americana, ebbero notevoli ripercussioni internazionali, riuscendo a scatenare una *naval race* di dimensioni mondiali.

---

(1) Cfr. G.Bernardi, *Sessant'anni di discussioni sul disarmo*, in "Rivista Marittima", n. 2, 1983, p. 16.

(2) Cfr. K. J. Hagan, *The Historical Significance of American Naval Intervention*, in R. Higham (ed), *Intervention or Abstention. The Dilemma of American Foreign Policy*, Lexington 1975, pp. 31-32 e P. Karsten, *The Naval Aristocracy*, New York 1972.

Le reazioni dell'opinione pubblica a tale comportamento si fecero ben presto sentire non solo in Europa, in particolare in Gran Bretagna — che ovviamente nutriva dei sospetti circa le buone intenzioni americane — e in Giappone — il cui riarmo navale rendeva sempre più probabile e vicino lo scontro con la nazione americana —, ma anche negli Stati Uniti, soprattutto dopo la richiesta del *Navy Department* al Congresso, nel dicembre del 1920, di approvare un aumento del proprio budget finanziario.

Un rappresentante di questo diffuso atteggiamento popolare nei confronti di una strategia di politica estera pacifica e di un accordo multinazionale sulla dotazione di mezzi navali per ogni singola nazione era il senatore repubblicano Borah, che meglio di ogni altro semplificò il pensiero del pubblico ed in particolare del suo partito circa l'impegno statunitense sulla scena internazionale: ai cittadini e al governo americano era necessario garantire il massimo delle opportunità in campo economico attraverso la conquista di nuovi mercati mondiali e il minimo di responsabilità per il mantenimento della pace fra le nazioni. A suo parere, infatti, un presupposto fondamentale al raggiungimento dell'armonia internazionale, soprattutto in tema di concorrenza commerciale nei rapporti fra Stati Uniti e Giappone in Estremo oriente era costituito dal raggiungimento di un accordo fra le più agguerrite potenze mondiali in tema di disarmo navale. Ci si rendeva conto che il mantenimento di qualsiasi accordo già esistente, come il patto anglo-giapponese del 1902, ad esempio, oppure il boicottaggio di pratiche violente, come la politica di aggressivo espansionismo portata avanti dal Giappone in Asia, non potevano avere alcun successo senza la minaccia dell'uso della forza militare.

La proposta d'una conferenza militare venne quindi avanzata da Borah al Congresso americano, nel dicembre del 1920: la conferenza internazionale avrebbe avuto lo scopo "*(...) di conoscere e trovare un accordo per mezzo del quale le spese navali e la pianificazione per la costruzione (della flotta) da parte del governo possano subire una riduzione per i prossimi cinque anni*" (3).

Pochi giorni dopo, a questa proposta faceva eco il giornale newyorkese "World", che apriva una vasta campagna popolare a favore del disarmo, riscuotendo unanime ed ampio consenso. Concordemente veniva riconosciuto il vantaggio che poteva derivare da un accordo sulla limitazione navale multilaterale: esso avrebbe garantito in futuro l'armonia fra le grandi potenze mondiali senza sacrificare l'indipendenza e i tradizionali principi americani quali il "non coinvolgimento" e quelli propri delle dottrine Monroe e dell'*open door*, che da tempo ormai regolavano i rapporti degli Stati Uniti con gli altri protagonisti della politica mondiale (4).

Un ruolo preponderante a favore di una regolamentazione internazionale in tema di armamento strategico era giocato anche da considerazioni di carattere economico: la limitazione del tonnellaggio della flotta navale militare, infatti, avrebbe agevolato la soluzione

---

(3) Gfr. R. L. Buell, *The Washington Conference,* New York 1922, p. 147.

(4) Fred Greene nel suo saggio *The Military View of American National Policy, 1904-1940,* in "American Historical Review", jan. 1961, sottolinea come i principi tradizionali che sottostavano a dottrine come quella Monroe o quella dell'*open door,* seppur difensivi nel loro intento di salvaguardare gli interessi del continente americano o di quello asiatico da mire espansionistiche europee, in verità nel contesto internazionale seguente al primo conflitto, essi assunsero un carattere decisamente aggressivo. Gli Stati Uniti, infatti, come potenza emergente ed usciti vincitori dal conflitto mondiale non avrebbero certamente accettato passivamente una violazione dei loro principi (pp. 367-368).

del problema del deficit di bilancio federale statunitense, in quanto si sarebbe certamente giunti ad una forte riduzione delle spese per la difesa, senza però escludere la continuità della politica di espansionismo economico in Estremo oriente. Di fatto, secondo Borah e i suoi sostenitori, non era tanto la concentrazione economica e commerciale in quei territori a minacciare la pace mondiale, quanto la corsa al riarmo scatenata da più nazioni all'indomani del primo conflitto mondiale. Il raggiungimento di un accordo sulla limitazione dell'armamento navale e la conseguente politica di riduzione della spesa militare non significavano affatto l'abbandono degli Stati Uniti alla mercè politica ed economica di altre potenze militari: se vi era un'arma efficacemente deterrente questa era proprio l'arma aerea che garantiva la difesa del territorio americano e rendeva più che mai valida la proposta di disarmo navale, senza cadere negli atteggiamenti irrazionali dell'isolazionismo. Era una presa di posizione indubbiamente poco mahaniana e che, invece, guardava alle nuove dottrine strategiche che confidavano nelle scoperte tecnologiche e nel mezzo aereo, nei suoi usi militari e civili. Ovviamente, la proposta di Borah, pronunciata nel gennaio del 1921, per una cessazione del programma di costruzioni navali per 6 mesi e di una revisione della politica di difesa nazionale, coinvolgeva direttamente le questioni più scottanti relative al dominio del *sea power* rispetto all'*air power*. La proposta per una politica di limitazione delle forze navali a favore delle armi aeree significava infatti porre il mezzo aereo come *first line of defense* delle coste e del territorio americani; era l'unica alternativa alla costosa politica navale che non fosse la pericolosa, quanto inutile politica isolazionista. Una aperta opposizione a queste dichiarazioni non tardò a manifestarsi; vi erano infatti i fautori del *sea power* mahaniano che, a fianco dei *navalists*, propendevano per una politica di ammodernamento della flotta mercantile proprio per perseguire negli oceani e nei territori asiatici una politica di forte penetrazione economica e commerciale. Costoro non si opponevano alla conferenza sul disarmo navale multilaterale; tuttavia erano desiderosi di giungere ad un accordo rapido fra le varie potenze in modo da ottenere l'approvazione in tempi brevi, di un loro piano di ammodernamento nazionale della flotta.

La politica del "ritorno alla normalità" che caratterizzò la presidenza Harding vide quindi formarsi chiaramente una opinione pubblica ed uno stato d'animo a tratti contraddittori, ma ampiamente diffusi presso gli americani. La maggioranza del popolo statunitense, palesemente contraria ad eventuali coinvolgimenti futuri in accordi politici e strategie militari internazionali e favorevole invece a forme di pacifica convivenza fra le grandi potenze mondiali, rivendicava tuttavia un potenziamento della flotta militare a scopo deterrente e per meglio perseguire interessi economici, non considerando affatto pericoloso o comunque il minore dei mali la minaccia alla pace e alla sicurezza nazionale che tale politica poteva comportare [5].

All'inizio di febbraio del 1921, di fronte alla *House Naval Affair Commission*, veniva annunciato dal portavoce del presidente Harding che, in alternativa all'azione diplomatica della Lega delle Nazioni, gli Stati Uniti avrebbero convocato una conferenza internazionale per discutere di disarmo navale. Le reazioni a questa notizia anticiparono argomentazioni che, negli anni che seguirono, costituirono il fulcro del dibattito interno alle forze armate americane in tema di difesa nazionale come di strategia militare ottimale per gli Stati Uniti. Così, oltre a discutere di limitazione internazionale delle armi navali, gli altri

(5) Cfr. K. J. Hagan, *op. cit.*.

comandi della Marina americana, come pure gli esponenti dell'Esercito, si chiedevano se l'arma aerea potesse considerarsi strategicamente superiore a quella navale; di certo vi era l'unanime convincimento che le corazzate non dovessero affatto venir messe da parte, anche se — ed era l'opinione di ufficiali come Sims e Fiske — si sarebbe potuto rafforzare il potenziale strategico navale affiancandogli le portaerei [6].

Dall'annuncio di questa conferenza al novembre del '21, quando le grandi potenze mondiali si incontrarono a Washington per discutere di disarmo, avvennero gli esperimenti di bombardamento aereo di vecchie navi da guerra che suscitarono notevole clamore in patria come all'estero. Ancora una volta, Borah e i suoi sostenitori chiesero a gran voce la ridiscussione del programma di riarmo navale nazionale. Il dibattito fu molto animato, grazie soprattutto all'azione di teorici navali che, nonostante l'affondamento della *Ostfriesland* da parte dei mezzi aerei guidati da Mitchell, continuavano a considerare l'arma aerea e le portaerei come semplici ausiliarie delle forze navali e di terra.

La conferenza sul disarmo, tuttavia, non doveva contemplare esclusivamente discussioni in materia di disarmo: i massimi esponenti politici e militari americani erano perfettamente consci dei limiti di una tale azione diplomatica in un campo in cui, sino ad allora, nessuna nazione aveva conosciuto imposizioni dall'esterno. Non sarebbe quindi bastato discutere della limitazione del tonnellaggio navale, ma era necessario inserire nella agenda dei lavori anche i problemi di carattere geostrategico che la tragica conclusione del primo conflitto mondiale aveva portato con sé nel Pacifico come in Estremo oriente. L'opinione pubblica americana accettò di buon grado l'inserimento di temi non strettamente militari, consapevole che non erano solo le *"spese stravaganti"* per la difesa a costituire una minaccia alla pace, ma anche un mutamento nei delicati rapporti geografici in quelle particolari aree del mondo.

Le nazioni interpellate (fra cui anche la Cina, oltre ad Olanda, Belgio e Portogallo perché interessate appunto alle loro colonie in Estremo oriente) accettarono di buon grado l'invito americano, ad eccezione del Giappone. Mai come nel 1921, infatti, l'impero nipponico stava per realizzare quell'ideale di egemonia su gran parte dell'Asia, che era stato propugnato, a metà del secolo scorso, dall'ispiratore dell'espansionismo giapponese, Yoshida Shoin [7].

La Dieta giapponese stava infatti varando un programma di riarmo navale, mentre estendeva il suo controllo militare su gran parte della Siberia, Manciuria e Shantung, permettendosi in tal modo di intervenire anche su Pechino [8]. Tuttavia, sarebbe stato troppo

---

(6) Cfr. *Harding Will Call Arms Conference,* "New York Times", 5 feb. 1921, pp. 1-3.

(7) Yoshida Shoin, samurai e protagonista della turbolenta vita politica e militare del Giappone nella prima metà del secolo scorso, divenne famoso per le sue condanne all'espansionismo occidentale in Estremo oriente. *«La mia opposizione all'America e alla Russia è in funzione dei loro insensati piani di invasione e della insaziabilità delle loro sinistre intenzioni»*. Ciò, tuttavia, non valeva per la nazione giapponese per la quale Yoshida auspicava l'espansione oltremare: *«Se il sole non sale, discende: se la luna non è crescente è calante; se il paese non si espande, declina. Non basta per salvaguardare la nazione difenderne le posizioni che ha, bisogna conquistarne di nuove»*. Queste sue affermazioni vennero interpretate, nel periodo fra le due guerre mondiali, come ispiratrici della politica di espansionismo territoriale, politico e commerciale, intrapreso appunto dalla nazione nipponica.

(8) La reazione della stampa giapponese all'invito americano alla conferenza fu totalmente negativa. Si parlò di "complotto" americano per porre il Giappone sotto il dominio degli Stati Uniti e della Gran Bretagna; vi fu chi intravide una mossa statunitense per liberarsi del Giappone in Cina, umiliando in tal modo l'imperatore e il popolo giapponese. Cfr. F. L. Buell, *op. cit.*, p. 149.

pericoloso lasciare che altre potenze decidessero in merito alle sorti future della politica militare mondiale, senza che i rappresentanti giapponesi non intervenissero per presentare e discutere eventuali loro proposte. Il Giappone quindi accettò ponendo però come condizione alla sua partecipazione alla conferenza alcuni limiti sui temi da trattare strategicamente determinanti, come ad esempio l'invito alle altre potenze di non porre in discussione i *vital interests* giapponesi in Estremo oriente.

Gli obiettivi americani, invece, che vennero poi espressi nel piano dei lavori con una terminologia ufficiale più diplomatica, erano i seguenti: a) la limitazione degli armamenti; b) l'eliminazione del patto anglo-giapponese del 1902; c) la definizione della questione delle isole del Pacifico, ed infine d) il blocco dell'azione espansionistica giapponese in Cina e in Siberia, in modo da permettere la ricostruzione di quelle zone. Il compito più gravoso per gli Stati Uniti fu quello relativo alla imposizione di limiti alla competizione navale internazionale, senza porre a rischio la sicurezza nazionale e garantire invece il controllo egemonico americano. Infatti, proporre lo *status quo* significava lasciare alla Gran Bretagna il dominio navale e agli Stati Uniti l'impossibilità di completare i già avviati programmi di riarmo. Vi era quindi un'unica alternativa: smantellare le navi già esistenti o in produzione in modo da avvicinare le potenzialità offensive e di tonnellaggio della flotta inglese e di quella americana.

Nacquero e si svolsero elaborate discussioni in cui i rappresentanti nazionali si confrontarono su numerose proposte che non vennero sempre accettate come, ad esempio, quella inglese che chiese una trattativa non solo in tema di armamento navale, ma anche di quello terrestre (proposta che non garbò affatto alla Francia timorosa di future mosse tedesche). La Gran Bretagna inoltre optò per una rinuncia a detenere una flotta sulla base del principio *two powers standard*, ossia una flotta con una potenza uguale alla somma delle due altre flotte più potenti al mondo e accettò invece la parità con gli Stati Uniti. Il Giappone, in parte tradito nelle promesse iniziali, dal canto suo si stava isolando nei rapporti con le potenze occidentali, in particolare con la Gran Bretagna, la quale non richiese il rinnovo del trattato del 1902, intravedendo nella potenza nipponica più una rivale economica in Estremo oriente che una vera alleata.

Il trattato finale venne firmato nel febbraio del 1922; per quindici anni sarebbero valse le regole e i limiti decisi in quell'incontro. Era stato imposto il rapporto 5:5:3 per il tonnellaggio delle navi di linea e da guerra, rispettivamente per Stati Uniti, Gran Bretagna e Giappone, mentre per Francia e Italia valeva un 1,75 nei confronti delle altre nazioni. Si giunse anche ad un accordo per una *naval holiday* per almeno 10 anni. Non vennero poste limitazioni alla costruzione di sottomarini, né per quel che concerneva le piccole e medie unità. Per i possedimenti nel Pacifico, si giunse all'unanime accordo di mantenere lo *status quo* nella condizione di fortificazione, ad eccezione ovviamente delle isole giapponesi e della Nuova Zelanda, mentre agli Stati Uniti venne garantita la creazione di basi navali nelle isole Hawaii, ma vennero escluse Guam e le Filippine.

Seguì, quindi, la firma del c.d. "Trattato delle quattro potenze", di durata decennale, per i possedimenti nel Pacifico. Le nazioni firmatarie si impegnavano a "rispettare i loro diritti sui possedimenti insulari (...) nella zona del Pacifico". In caso di contrasti o scontri con altre nazioni a tale riguardo, esse si impegnavano a convocare una nuova conferenza.

Gli incontri di Washington ebbero tuttavia altre conseguenze, anche per quel che concerneva in particolare il pensiero e le posizioni dei maggiori esponenti politici e militari americani di quegli anni in materia di strategia di impiego delle armi strategiche e tattiche.

Da quella conferenza emersero fondamentalmente alcune contraddizioni fra le posizioni dei responsabili del dipartimento di Stato e quelle degli esponenti della Marina americana, soprattutto in relazione agli obiettivi da perseguire in politica internazionale e ai mezzi politici e militari da impiegare per il loro raggiungimento. La causa principale di scontro fra le autorità politiche e militari degli Stati Uniti doveva venir ricercata nella pratica, tipica della tradizione americana, che separava chiaramente gli ambiti in cui potevano operare da un lato i funzionari civili e politici e dall'altro quelli militari, decretando però il dominio assoluto dei primi anche su decisioni spettanti, di norma, ai secondi. Questa separazione, che l'Esercito accettava ormai per tradizione, anche perché sancita dalla stessa Costituzione[9] non era accettata dalla Marina che, dalla fine del 1800, ed in particolare con la presidenza Roosevelt, era diventata la protagonista o comunque l'artefice principale delle decisioni in materia di politica internazionale. Tuttavia, ad aumentare la tensione imposta da questa diversa interpretazione dei ruoli spettanti agli alti gradi militari nazionali, sopraggiunse un ulteriore problema; non esisteva infatti un organismo di controllo e di coordinamento che facilitasse l'uniformizzazione delle decisioni e delle attività dei responsabili politici e di quelli militari, con il conseguente formarsi di dissonanze nelle decisioni di politica estera nazionale. Questa carenza, che trovava giustificazione in una lacuna costituzionale, fu causa di numerose discordanze, incomprensioni e lotte interne che caratterizzarono l'operato delle successive amministrazioni sia in campo diplomatico che di politica della difesa[10].

All'inizio degli anni '20 la frattura fra il dipartimento di Stato e la Marina riguardava gli obiettivi di politica internazionale; se da un lato i politici al governo (e Hughes, segretario di Stato, in particolare) guardavano con preoccupazione all'Europa della rivoluzione bolscevica e del nascente fascismo, dall'altro lato i responsabili dell'Ammiragliato guardavano al Giappone per la minaccia che il *yellow peril* comportava per le genti bianche e per i loro principi di libertà e democrazia. Di fronte alla definizione di un programma omogeneo da discutere in sede di conferenza sul disarmo, entrambi i dipartimenti si resero conto che era giunto il momento di affrontare un delicato problema di fondo: la dimensione della flotta militare nazionale in relazione agli impegni (e quindi agli obiettivi) della politica estera degli Stati Uniti. Un elemento che non poteva certo venir sottovalutato era rappresentato da una diffusa mentalità popolare favorevole all'isolazionismo e che guardava ai fatti del 1917 con l'entrata in guerra come ad un allontanamento — non condivisibile — dalla tradizione politica di quel paese. Inevitabilmente, e non solo nel 1922, questo atteggiamento pacifista ed isolazionista ebbe le sue ripercussioni sul pensiero militare e sulla definizione dei piani bellici nazionali che finirono per privilegiare dottrine e programmi in vista esclusivamente della difesa delle coste e del territorio americani.

Fu in quel momento che al dipartimento di Stato risultò chiaro che anche per la prassi politica americana era iniziata una nuova èra in cui le delicate questioni internazionali erano negoziabili attraverso la diplomazia e non sempre con l'intervento armato o la conquista territoriale. Gli Stati Uniti erano coinvolti in Europa e nell'Atlantico — a causa dei crediti verso alcune nazioni europee e le riparazioni di guerra che riguardavano numerosi interessi economici statunitensi — come nel Pacifico, per cui era difficile pensare di operare militarmente con la propria flotta su entrambi gli oceani. Dai preparativi e nel

---

(9) Cfr. R. F. Weigley, *The Role of the War Department and the Army*, in D. Borg, S.Okamoto (ed)., *Pearl Harbor as History*, New York 1973, p. 166.

(10) Cfr. F. Greene, *op. cit.*, pp. 356-357.

corso della conferenza di Washington sino praticamente al 1937, divenne sempre più chiara la distinzione fra la posizione del dipartimento di Stato e quella del *Joint Board*, dominato dai rappresentanti della Marina: se Hughes guardava con interesse all'azione diplomatica e al raggiungimento di un accordo sulla limitazione degli armamenti navali, i responsabili della Marina fondavano invece la loro opposizione a questa politica su argomentazioni come l'impreparazione, dominante la struttura strategica militare delle basi navali nel Pacifico sia per azioni difensive che offensive [11] e il timore di violazioni degli accordi da parte giapponese. Essi erano inoltre dell'opinione che non si potesse affatto lasciare che l'intera strategia politica dell'*open door* venisse messa in pericolo dalla sottostima di questi elementi considerati invece fondamentali anche dagli stessi giapponesi. Non a caso infatti alcuni rappresentanti politici e militari nipponici avevano manifestato le loro cautele nei riguardi della conferenza di Washington adducendo le stesse argomentazioni: con i limiti imposti da quegli accordi gli Stati Uniti avrebbero potuto manovrare a loro piacimento due pedine quali la Cina e il Giappone le quali, una volta separate e poste in contrasto fra loro, avrebbero potuto fare il gioco americano, a scapito non solo degli accordi militari e degli intenti dell'*open door*, ma soprattutto dell'equilibrio di potenza in quelle zone [12]. Di fatto, gli avvenimenti che seguirono diedero ragione ai timori del *Joint Board* americano. Per la maggioranza delle poche potenze firmatarie [13], gli accordi di Washington rimasero lettera morta e furono solo il primo dei numerosi accordi internazionali degli anni fra le due guerre che si risolsero in un vero e proprio fallimento.

Ciò era già stato anticipato da alcuni noti esponenti sia americani — come anche di altre nazioni — quali Dudley W. Knox e William Gardiner. Costoro erano dell'opinione che con gli accordi di Washington gli Stati Uniti non solo avrebbero dovuto imporre dei limiti alla flotta militare, considerata il loro maggior strumento di forza e di deterrenza, ma avrebbero anche rinunciato ad una larga fetta del commercio orientale; in pratica avevano perso molto e guadagnato nulla da quegli accordi, in quanto la nazione americana ne usciva disarmata, mentre in Estremo oriente il Giappone era lasciato in posizione dominante, militarmente e commercialmente. Tuttavia, ed era anche la loro opinione, gli Stati Uniti avevano fatto un ulteriore passo in avanti: sostenendo la tesi per cui gli accordi avevano dimostrato l'obsolescenza di concetti come l'isolazionismo politico e la "ingenuità" dell'*intellectual altruism* — di chi credeva nella Società delle Nazioni o alla regolamentazione internazionale — costoro volevano dimostrare la centralità del ruolo di protagonista della nazione americana sulla scena mondiale, tanto da potersi presentare come potenza equilibratrice nelle relazioni economiche internazionali. Riprendendo temi mahaniani, sia

---

(11) Negli scritti di numerosi osservatori militari e storici di quegli anni venne più volte sottolineata l'inadeguatezza delle principali basi americane nel Pacifico, Hawaii e Filippine a supportare una struttura difensiva, ma anche offensiva, nell'eventualità di uno scontro armato con il nemico giapponese. La letteratura al riguardo è ampia, come dimostrano le citazioni segnalate a tal proposito da Buell, *op. cit.*, p. 263. La differenza sostanziale, rispetto ai rapporti degli organi ufficiali competenti in materia, consisteva nel fatto che quegli scritti parlavano anche di "offesa " nei confronti del Giappone, anticipando di vent'anni le azioni belliche del secondo conflitto mondiale.

(12) Cfr. R. L. Buell, *op. cit.*, p. 149.

(13) La conferenza di Washington prevedeva la firma di 4 trattati: il trattato delle cinque potenze (Stati Uniti, Gran Bretagna, Giappone, Francia, Italia) sulla limitazione dell'armamento navale; il trattato delle quattro potenze (Stati Uniti, Gran Bretagna, Francia e Giappone) per il mantenimento dello status quo nel Pacifico; il trattato delle nove potenze, allo scopo di garantire l'integrità territoriale della Cina e la politica dell'*open door* e, in ultimo, il trattato dello Shantung in cui il Giappone si impegnava a restituire alla Cina quel territorio.

Knox che Gardiner suggerivano di fondare l'intera strategia futura della potenza americana proprio su una forza navale offensiva e deterrente, quasi a suffragare le tesi secondo cui il primo incontro internazionale in tema di disarmo e di limitazione degli armamenti in realtà avrebbe dato il via ad una politica aggressiva e di riarmo da parte di pressoché tutte le potenze coinvolte (14).

Il ruolo per gli Stati Uniti di nazione equilibratrice e di protagonista, basato su una potente flotta navale — evidenziato appunto da questi noti esponenti pubblici americani — era condiviso più o meno apertamente anche da alcuni alti gradi della Marina, quali l'ammiraglio William Pratt il quale, nei suoi rapporti alle autorità politiche e militari, andava sostenendo la validità degli incontri di Washington, riconoscendo alla forza navale un ruolo da protagonista indiscussa dell'azione diplomatica futura.

Sebbene coerente con la politica seguita sino ad allora dagli esponenti politici e militari americani, questa rilettura della impostazione mahaniana del ruolo degli Stati Uniti nelle relazioni internazionali era destinata ad essere superata dall'attegiamento assunto invece dal dipartimento di Stato che — non solo nel corso della conferenza, ma per tutti gli anni '20 — fu il più propenso a dimostrare buona volontà di cooperazione nella soluzione delle controversie internazionali. Il più famoso esempio di questo nuovo corso delle relazioni estere americane, inaugurato da Wilson e che mirava a garantire ad ogni nazione eguali opportunità economiche, la cooperazione e l'arbitrato per le questioni politiche e militari, fu il patto Briand-Kellog firmato nel 1928 a Parigi da 15 nazioni (salite a 54 a fine '29), che metteva al bando la guerra come mezzo per risolvere le controversie internazionali. Parallelamente all'interno dell'establishment americano diventava sempre più marcato il divario fra la posizione dei diplomatici e dei responsabili politici civili (interessati in prevalenza agli aspetti commerciali e finanziari delle relazioni internazionali) da quella degli esperti militari più inclini ed attenti alle questioni strategiche e tattiche nazionali. Questa contrapposizione emerse con le discussioni che precedettero e caratterizzarono la conferenza di Washington, ma assunse toni via via più marcati nel corso delle conferenze che seguirono negli anni '20 e '30. Questa frattura portò quindi ad un'èra caratterizzata da una grande confusione circa le scelte diplomatiche americane e gli interessi delle sue forze armate, da cui emerse fondamentalmente la mancanza di una strategia di potenza che assunse toni drammatici sopratutto nel corso della crisi scoppiata con l'invasione giapponese della Manciuria nel '31.

La carenza programmatica e strategica derivante dal divario fra le posizioni dei responsabili civili e quelle dei militari ebbe alcune conseguenze negative sull'insieme della politica di potenza degli Stati Uniti: innanzitutto il dipartimento di Stato sembrò seguire una attività internazionale senza uno scopo preciso e definito, utilizzando il più delle volte concetti diametrialmente opposti a quelli delle sue forze armate. Non perseguendo quindi politiche con scopi strategici di potenza, sia i rappresentanti dei differenti esecutivi che quelli del Congresso che si succedettero negli anni '20 e '30, optarono per le decisioni che guardavano più al pareggio di bilancio — decurtando anche fondi nelle voci per la difesa — che alle politiche di potenza militare; l'inevitabile conseguenza fu quella di far arretrare più che avanzare lo stato di equipaggiamento e di addestramento, nonché di preparazione bellica delle proprie forze armate in un momento in cui internazionalmente —

---

(14) Cfr. P.G. Motta, *L'industria degli armamenti in Italia*, Torino 1990.

come più volte suggerito anche da Mitchell — gli Stati Uniti dovevano temere per l'azione di potenziali nemici e soprattutto quando non era ancora stata provata a fondo la validità dell'azione deterrente degli organismi internazionali. Fatto ancora più eclatante, la limitatezza dei fondi a disposizione per le diverse armi fece sì che nascessero o si radicalizzassero tensioni e fratture fra i diversi corpi militari, alimentando però il dibattito dottrinale sull'uso di vecchi e nuovi mezzi bellici, come la nave da guerra e l'aeroplano appunto. Tuttavia, il solo dibattito non bastava per dar vita ad una strategia in grado di affrontare gravi crisi internazionali come quella che si presentò nel 1931 (15).

Nel corso della conferenza di Washington, ma soprattutto nei giorni che seguirono, venne affrontato anche il tema dell'armamento aeronautico come strumento di potenza e di deterrenza utilizzabile per scopi bellici e quindi negoziabile. In particolare, i rappresentanti politici e militari presenti a quell'incontro dovettero affrontare il problema dell'arma aerea, intesa come forza ausiliaria della flotta, e quindi in particolare il tema delle portaerei. Le convinzioni al riguardo si dimostrarono piuttosto contrastanti e non portarono ad alcuna risoluzione di rilievo in merito all'aviazione militare, indipendente od ausiliaria, né per quel che concerneva la dottrina di impiego bellico del mezzo aereo. Di fatto, la maggioranza delle nazioni rappresentate considerava l'*aerial warfare* un argomento a se stante, data la condizione di indipendenza delle diverse armi aeree nazionali dalle altre forze armate sia terrestri che navali. Non si volevano neanche imporre limitazioni alla produzione aviatoria per non correre il rischio di rallentare la produzione aeronautica commerciale e con essa il progresso civile delle nazioni (16).

Gli unici rappresentanti che avrebbero dovuto dimostrare un certo interesse e anche una particolare conoscenza dell'impiego bellico del mezzo aereo in azioni di appoggio alla flotta erano proprio quelli statunitensi; essi tuttavia proposero la risoluzione di 5:5:3 comprendendo già il tonnellaggio delle portaerei, quando invece avrebbero potuto riservarsi di non trattare l'argomento aviatorio-navale e garantirsi quindi una forza strategicamente superiore (a prescindere dalle decisioni navali prese in sede di conferenza). Questo fatto dimostrò ancora una volta quanto i responsabili militari ed anche diplomatici americani non confidassero molto nelle potenzialità tecniche dell'ingegneria aeronautica — mostrando di non aver affatto capacità previsionale — e quanto invece fossero più vincolati agli interessi degli industriali navali nazionali che non a quelli di una industria aeronautica nazionale, poco sviluppata e dipendente per la maggior parte da forniture estere.

Nel suo complesso, quindi, la posizione degli Stati Uniti risultò essere la più arretrata e quella più pervasa di conservatorismo. La proposta americana di limitazione nel tonnellaggio delle portaerei venne pertanto accettata e ciò fu appunto possibile per il diverso atteggiamento che le altre nazioni partecipanti assunsero in merito all'uso di mezzi strategicamente più efficienti, come i sottomarini, (che interessavano in particolare alla Gran Bretagna e al Giappone) oppure in merito all'arma aerea, considerata però fondamentale in un'ottica di strategia prettamente terrestre. Fu così che la questione aeronautica — aperta

---

(15) Cfr. L. H. Brune, *The Origins of American National Security Politicy: Sea Power, Air Power and Foreign Policy 1900-1941,* Kansas 1981, p. 56.

(16) "(...) La commissione — affermava un rapporto redatto nel gennaio '23 — è dell'opinione che al momento attuale non sia possibile imporre limitazioni effettive sul numero o sulle qualità dei velivoli, sia commerciali che militari."Cfr. R. L. Buell, *op. cit.,* p. 210.

in sede di conferenza con l'interrogativo: *"l'uso del mezzo aereo deve essere proibito in tempo di guerra?"*[17] — non trovò soluzione: non vennero poste limitazioni nella conduzione dell'*aerial warfare,* né nella qualità o quantità dei mezzi che ogni nazione poteva disporre (venne anche avanzata l'ipotesi della limitazione del numero di piloti effettivi in dotazione alle singole aviazioni militari).

Tuttavia, i diversi rappresentanti nazionali concordarono nella convocazione di una conferenza speciale. *"La commissione è del parere che l'impiego del mezzo aereo in guerra debba avvenire con leggi belliche adattate all'aeroplano attraverso accordi presi nel corso d'una conferenza che dovrà effettuarsi a data da definirsi"*[18], sottolineando in tal modo di condividere unanimemente la convinzione che la guerra aerea rappresentasse di fatto un problema a se stante, non affatto negoziabile nell'ambito di accordi specifici sulla limitazione degli armamenti navali.

Si decise quindi per la convocazione di una conferenza in materia di armamento aeronautico, da effettuarsi nel dicembre del 1922 presso l'Aja. La letteratura in materia considera quella conferenza uno degli incontri internazionali più fallimentari del periodo fra le due guerre mondiali. Le cause di un tale fallimento vanno ricercate non tanto nella carenza di esperienza dei partecipanti a quell'incontro, che certamente giocó una parte negativa in quei primi tentativi di accordi internazionali, quanto nella loro incompetenza specifica in un campo come quello aeronautico in cui la ricerca scientifica e tecnologica era ancora ai primordi e la dottrina di impiego bellico faceva riferimento a quei principi, limitati, che erano nati soprattutto dall'esperienza del primo conflitto mondiale.

Non meraviglia quindi il risultato fallimentare di una conferenza che si prefiggeva, come obiettivo principale, il raggiungimento di un accordo su un elenco di obiettivi che potevano venir bombardati nel corso di uno scontro bellico. Per la prima volta si volle affrontare il problema del coinvolgimento dei *civilian targets*, ossia delle popolazioni e dei centri civili, nel corso di operazioni aeree belliche. Il disaccordo, presente in particolare fra gli esperti navali ed aeronautici americani, si fondava appunto su una lista discriminante degli obiettivi e delle regole di *aerial warfare* che la conferenza avrebbe dovuto redigere al termine dei suoi lavori. Le posizioni erano discordanti e riflettevano le diverse interpretazioni sui concetti di impiego bellico dell'arma aerea. Vi era chi sosteneva la necessità di definire una lista di obiettivi prioritari da colpire nel corso di un conflitto armato; chi mirava invece alla messa al bando di strategie di bombardamento indiscriminato dei civili e sperava nella definizione di liste di obiettivi militari, separati da quelli civili.

Il problema fondamentale, cardine dell'intero dibattito, era riferito appunto alla sicurezza di quelle che erano le zone civili, di non combattimento, da quelle della battaglia vera e propria. Certamente, alla base di questo desiderio vi era la tragica esperienza dei bombardamenti che avevano caratterizzato il primo conflitto mondiale e la consapevolezza che le guerre future certamente avrebbero visto una esasperazione di tale pratica. Ciononostante, i termini con cui si svolse il dibattito e soprattutto l'ingenuità di pretendere una regolamentazione in materia di obiettivi da colpire — concludendo con una risoluzione che proibiva il bombardamento di obiettivi civili nel corso di uno scontro armato — dimostrano quanto poco quegli esperti militari comprendessero di tattica e strategia

---

(17) *Ibidem,* p. 209.

(18) *Ibidem,* p. 210.

aeronautica, rispetto a teorici quali Douhet e Mitchell, le cui opere pubblicate proprio un anno prima, avevano già definito il problema del bombardamento strategico nelle linee essenziali. Inoltre, questa conferenza, come quella navale di Washington non prevedeva la definizione di sistemi di controllo del rispetto degli accordi; a prescindere infatti dal problema determinante di ottenere la ratifica delle risoluzioni finali da parte di tutte le nazioni presenti agli incontri, non si cercò di porre limiti o definire regole di comportamento. In caso di scontro armato le regole del gioco sarebbero state definite dalle nazioni belligeranti e in base alla loro sola buona volontà. Il dipartimento di Stato americano, che fu l'artefice delle proposte delle conferenze, sebbene si impegnasse internazionalmente a far ratificare gli accordi finali di Washington e dell'Aja, certamente comprese anche che era illusorio pensare che una qualsiasi di quelle nazioni avrebbe accettato di porre limiti ad un sistema di combattimento che certamente avrebbe giocato un ruolo importante nei conflitti futuri; inoltre, c'era una diffusa convinzione che il progresso tecnico, ed in particolare la produzione aviatoria industriale interna ad ogni singola nazione seppur agli albori, giocassero un ruolo importante e promettessero una forte espansione negli anni futuri. Inoltre, quale nazione avrebbe accettato l'imposizione di limitare un armamento come quello aeronautico, il cui progresso stava garantendo sempre più una capacità difensiva e una potenzialità offensiva non ancora conosciute?

L'intera questione aeronautica sembrava quindi muoversi su prese di posizioni e decisioni contraddittorie, in un contesto nazionale ed internazionale che certamente non facilitava una regolamentazione univoca e concorde, in particolare alla luce di un dibattito che, sebbene al suo inizio, si stava già manifestando in tutta la sua portata e la sua complessità all'interno di ogni singola arma aerea nazionale. Questa considerazione valeva anche ed in particolare negli Stati Uniti per due ordini di motivi: innanzitutto, a differenza dell'Italia al momento della comparsa delle opere di Douhet, Mitchell rese pubbliche le sue convinzioni in materia negli Stati Uniti quando era molto più radicata la teoria del potere marittimo e dell'espansionismo territoriale e commerciale oltre i confini nazionali. Inoltre, data l'estensione delle coste nazionali e la questione della loro sorveglianza e difesa, così come della ricognizione di vaste zone in operazioni nel Pacifico, la nazione americana più di ogni altra potenza del tempo, era particolarmente interessata all'aviazione imbarcata in azioni di appoggio per mezzo appunto delle portaerei.

Fu così che negli anni seguenti il primo conflitto mondiale ed in particolare in quei primi anni '20 in cui le grandi potenze militari si riunirono nel tentativo di regolamentare le questioni di armamento così come di porre regole alla conduzione delle guerre future, si andava radicalizzando la teoria mahaiana del *sea power* e si stava delineando chiaramente quella del potere aereo. In questo stesso periodo, e in via del tutto compromissoria, si stava definendo sempre più il ruolo dell'azione navale con il sostegno isolato di componenti della Marina e dell'*Air Corps* e, successivamente, con il supporto di autorevoli rappresentanti delle forze armate americane, come l'ammiraglio William Moffett, nominato *Chief of Bureau of Aeronautics* nel 1922.

6.2 L'aviazione navale

Dalla fine del primo conflitto mondiale, l'aviazione veniva generalmente considerata dalle forze politiche e dai massimi vertici militari degli Stati Uniti nelle funzioni definite ufficialmente nel *National Defense Act* del 1920: una branca dell'Esercito e in posizione di

dipendenza dagli altri corpi armati maggiori. Durante gli anni '20, quindi, e la prima metà di quelli '30, l'influenza del mezzo aereo sul pensiero strategico militare americano non fu così determinante da modificare a fondo la gestione della politica nazionale. A sfavore del mezzo aereo giocavano fattori come la limitatezza del raggio d'azione e le carenti opportunità strategiche nel suo uso bellico: era naturale, quindi, che se ne intravedesse un impiego appropriato limitatamente alle azioni tattiche di pattugliamento delle coste e di supporto all'Esercito e alla Marina. Inoltre, la definizione dell'ambito territoriale ed amministrativo in cui potevano e dovevano operare Esercito e Marina senza la sovrapposizione di ruoli e con il rischio di cadere in contraddizioni nella gestione della difesa nazionale, ossia l'antica ed irrisolta questione della "giurisdizione", faceva ridiscutere sul grado di autonomia che avrebbe dovuto assumere l'*Air Service* (che divenne *Air Corps* nel 1927) a fianco dell'Esercito e della flotta militare.

Opportunamente evitato l'ostacolo relativo alla indipendenza dell'arma aerea, l'aviazione veniva obbligatoriamente intesa dal *Joint Board* come una integrazione complementare della struttura militare e strategica nazionale, per perseguire obiettivi che privilegiavano l'impostazione mahaniana (la difesa delle fonti di materie prime, dei mercati esteri e delle basi navali, ma soprattutto il controllo delle vie di comunicazione) e la struttura navale nazionale. All'aviazione venne affidato un ruolo difensivo-offensivo in stretta dipendenza dall'azione della Marina e dell'Esercito. Ne derivò che nei piani strategici dei primi anni '20 (in particolare quelli contemporanei alle conferenze di cui abbiamo parlato sopra) venne notevolmente limitata l'attività dell'aviazione, con conseguente riduzione del personale — già molto limitato rispetto a quello presente in altre aviazioni nazionali — e degli stanziamenti governativi.

Questa situazione di fatto non impedì che all'interno dei corpi armati maggiori, oltreché dei corpi aviatori a loro affiancati, prendessero forma concetti e principi tendenti a privilegiare l'uso del mezzo aereo su quelli tradizionali, come la nave da guerra, trasformando in tal modo l'aeroplano come prima arma per il raggiungimento e il mantenimento del *sea power*. I nuovi teorici dell'aviazione navale iniziarono infatti a definire dottrine di impiego tattico dell'aeroplano pur facendo riferimento a strategie di fondo relative agli obiettivi di difesa continentale che si fondavano su considerazioni prettamente mahaniane: fra le due grandi correnti dottrinali estreme — quella dei *navalists* e quella dei teorici puri delle *air power ideas*, come Mitchell appunto — all'inizio degli anni '20 assunsero un ruolo determinante i fautori di un uso più coerente ed efficace dei mezzi bellici moderni.

Fin dalla loro prima enunciazione le nuove teorie riflettevano convinzioni fra loro dissimili, sebbene condividessero un elemento comune, ossia la volontà di costituire un'aviazione navale potente, anche se non necessariamente separata dalle altre forze armate. Le differenti dichiarazioni ed enunciazioni di personaggi come gli ammiragli Sims, Fiske e Fullam, non riuscirono mai a definire una dottrina univoca e coerente, ma per il loro carattere compromissorio rispetto alle dottrine più estremiste del potere marittimo e di quello aereo, rappresentarono appunto il passaggio obbligato dalla precaria posizione dell'aviazione americana del dopoguerra alla costituzione del *Bureau of Aeronautics* del 1922. Questi autorevoli rappresentanti della Marina americana fornirono in seguito un valido appoggio all'operato di Mitchell nei primi anni della sua attività come teorico dell'aviazione indipendente, dimostrando di saper cogliere l'importanza strategica e programmatica delle proposte mitchelliane. Essi, pertanto, formularono teorie basandosi su considerazioni

che scaturivano da analisi realistiche delle capacità operative e tattiche di un armamento che ancora doveva perfezionarsi tecnicamente, senza dimenticare di far parte di un corpo, come quello della Marina americana, con una potente e radicata tradizione militare.

I mesi che precedettero la conferenza del '21 videro infatti enunciati, anche se non in maniera organica, ma occasionale, principi e convinzioni che rivendicavano la necessità di limitare il tonnellaggio dell'arsenale navale, potenziando però tatticamente il suo armamento con mezzi aerei imbarcati, senza assumere impegni decisamente a favore del solo mezzo aereo. Di fronte alla proposta di portare a termine il programma di riarmo navale iniziato nel 1916, Sims dichiarava: «*Non penso che il portare a termine questo programma ci renderà più forti della Gran Bretagna. Ci rafforzerà di corazzate, ma per gli altri mezzi — per esempio, sottomarini e velivoli — essi saranno superiori. È così grande la minaccia di attacchi aerei contro una flotta che quando le nostre navi, ora in costruzione, saranno pronte, saranno di poca utilità nello scontro con un'altra flotta fino a quando non verranno dotate di velivoli. Noi dobbiamo essere eguali alla forza aerea dell'altra nazione. Non so se un giorno la nave da guerra sarà abbandonata o no*» (19).

L'ammiraglio Fiske, dal canto suo, poneva l'accento sulle considerazioni tecniche, riconoscendo ed apprezzando le potenzialità strategiche del mezzo aereo in operazioni di appoggio alla flotta navale. Egli espresse convinzioni molto simili a quelle mitchelliane sebbene con toni e mezzi meno eclatanti e senza definire organicamente una dottrina di pensiero vera e propria. La questione dell'aviazione navale come venne espressa da Sims e Fiske, con toni molto simili, rivendicava di fatto solo maggiori stanziamenti per l'aviazione navale imbarcata, riconoscendo il ruolo strategicamente determinante del mezzo aereo a fianco dei sottomarini. Tuttavia, solo saltuariamente queste dichiarazioni si dimostrarono più favorevoli al potere aereo rispetto a quello marittimo. Le affermazioni dell'ammiraglio Fullam, invece, che con Sims e Fiske fu certamente uno fra i più autorevoli esponenti della questione dell'aviazione navale di inizio anni '20, si fondavano su un insieme di principi dottrinali più organico ed ebbero maggior eco presso l'opinione pubblica e le autorità civili e militari americane. La sua attività come teorico si espresse infatti anche attraverso scritti e pubblicazioni, in parte resi noti da numerosi quotidiani. Alla vigilia degli incontri navali, infatti, Fullam pubblicò una serie di scritti intitolata *Future Naval Warfare* in cui, prendendo spunto dal dibattito sul mantenimento o meno del programma navale del 1916, egli sosteneva nuove teorie di impiego dei sottomarini e degli areoplani per la conduzione della guerra futura.

Il punto di partenza dell'analisi di Fullam riguardava in particolare il riconoscimento della superiorità tecnica del mezzo aereo rispetto a quello navale e seguivano alcuni suggerimenti per un uso dell'arma aerea che, in sintesi, potremmo considerare propri di una strategia difensiva delle coste nazionali. La difficoltà di interpretazione delle dichiarazioni di Fullam sta appunto in una carenza — ed a volte anche incoerenza — nel linguaggio con cui egli espresse le sue opinioni. Ciò, tuttavia, non impedisce di intravedere nelle sue analisi concetti che in seguito Mitchell avrebbe interpretato ed adattato alla sua dottrina di *air power*. Già nel 1919, infatti, Fullam scriveva: «*Gli Stati Uniti possono non considerare affatto l'eventualità di un attacco proveniente da qualsiasi nazione d'oltreoceano. Noi siamo perfettamente al riparo da invasioni ad eccezione da quella proveniente da una potente flotta di velivoli e questa eventualità è molto lontana per essere presa in considerazione al momento attuale*» (20).

---

(19) Cfr. *Harding Will Call, op. cit.*, p. 1.

(20) Cfr. W. F. Fullam, *Battleship and Air Power,* in "Sea Power", n. VII, dec. 1920, p. 276.

Nel 1924, di fronte alla *Eberle Commission* — formata da militari ed incaricata di verificare l'influenza che lo sviluppo dell'aviazione poteva avere sulla struttura della flotta militare nazionale — Fullam si mostrò timoroso di un eventuale attacco aereo nemico alle coste degli Stati Uniti, proponendo lo sviluppo e il potenziamento di una forte aviazione navale imbarcata per la protezione lungo le coste americane: «*Non ho alcun dubbio e penso che non lo abbiate nemmeno voi che velivoli operanti da basi poste lungo le coste possano imporsi su una flotta, per quanto potente essa sia. Questa è la mia opinione. Di conseguenza, fino a che non saremmo in grado di dotare la Marina di una aviazione e farla operare con successo, renderla utile e pratica, le flotte mondiali saranno limitate senza speranza: non saranno in grado di fare ciò che hanno fatto sino ad ora*» (21).

Non mancava inoltre l'attacco al conservatorismo, fortemente presente all'interno della struttura degli alti comandi navali statunitensi. Come Mitchell in seguito, anche Fullam infatti accusò le correnti conservatrici di ostacolare, con il loro atteggiamento, lo sviluppo e il potenziamento della forza navale strategica nazionale, indebolendola tatticamente, non garantendole la protezione aerea e sottomarina di cui necessitava (22).

La radicalizzazione delle teorie mahaniane, uscite rafforzate dalla conferenza di Washington, così come dalle dichiarazioni di questi teorici del pensiero aviatorio-navale nazionale, rappresentò un ulteriore elemento di rottura all'interno delle forze armate americane, che andava ad aggiungersi a quegli elementi di disaccordo già esistenti fra forze armate e dipartimento di Stato. La Marina, infatti, continuava a formulare i suoi piani in vista di un conflitto nel Pacifico sulla base della dottrina mahaniana del *sea power* e perseguendo l'obiettivo di una flotta *second to none* (23). Questi impegni, tuttavia, all'inizio degli anni '20

---

(21) Cfr. L. H. Brune, *op. cit.*, p. 43.

(22) "Il conservatorismo — affermava Fullam — ben presente nella Marina britannica, lo è ancor di più e in misura più dannosa nella nostra (...) il sentimento prevalente a Washington e la tendenza a boicottare il progresso hanno impedito l'adozione di una politica che ci avrebbe realmente permesso di dotarci di una moderna ed efficiente flotta militare (...) I nostri sottomarini non sono stati perfezionati, e la nostra aviazione è pateticamente debole. La nostra flotta non ha protezioni né dal cielo né dalla superficie. È impotente in caso di guerra. La preparazione è di vitale importanza, e il conservatorismo può essere fatale. Le forze aeree in dotazione all'Esercito e alla Marina sono inadeguate (...) se continuiamo a disprezzare il valore delle nuove armi, la prossima guerra marittima ci vedrà di fronte ad una sconfitta inevitabile ed umiliante." Cfr. *The Question of Battleships versus Airplane,* in "Aviation", 11 jun. 1923, p. 636; B. Davis, *op. cit.*, p. 195.

(23) In un rapporto ufficiale del 1925 si leggeva infatti: "I tre fattori più importanti della guerra marittima sono: a) una flotta potente ed efficiente; b) basi navali adeguatamente equipaggiate e difese in quei luoghi in cui potrebbe avvenire lo scontro armato; c) una marina mercantile atta sia a sostenere il commercio nazionale come a mettere a disposizione la propria flotta in caso di guerra. Il compito di una flotta è quello di dare appoggio alle politiche nazionali e salvaguardare gli interessi della nazione in ogni parte del mondo. La flotta degli Stati Uniti deve essere mantenuta in grado di sostenere le politiche e l'attività commerciale nazionale e salvaguardare i possedimenti continentali e d'oltremare. La politica richiesta con insistenza dal dipartimento della Marina è seria, ossia creare, mantenere e far operare una marina seconda a nessuno e in conformità con i limiti imposti per le corazzate dai trattati sul disarmo navale. La flotta, che comprenda tutti i tipi di velivoli da battaglia e unità di supporto necessari, è la forza decisiva impiegata nell'esercizio della potenza marittima (...) L'aviazione ha introdotto un fattore nuovo e molto importante nel modo di condurre la guerra terrestre e marittima. Essa è stata utilizzata su ampia scala ed è stata di grande efficacia nel condurre operazioni terrestri durante la prima guerra mondiale, ma non ha influito in modo determinante sulle operazioni marittime. La sua influenza sul modo di condurre la guerra marittima sicuramente aumenterà in futuro, ma le affermazioni secondo cui essa assumerà un ruolo dominante nella conduzione della guerra marittima non si realizzeranno. L'aeroplano (più pesante dell'aria) è limitato nelle sue azioni dalle leggi di natura. Il dirigibile (più leggero dell'aria) ha alcune caratteristiche importanti, ma a causa della sua grande vulnerabilità è di dubbia utilità in caso di guerra. Il mezzo aereo non può operare da un territorio che non sia controllato dalle forze navali o terrestri del suo stesso paese. Gli aeroplani non possono occupare un territorio e nemmeno possono esercitare un dominio sul mare". Cfr. *Coolidge Board Report on Navy and Aviation,* "New York Times", 19 feb. 1925, p. 4.

risultavano antitetici rispetto a quelli internazionali assunti dal dipartimento di Stato, volti a contenere la politica di espansionismo economico e territoriale e favorevoli ad una politica che poneva gli Stati Uniti come la potenza equilibratrice nella evoluzione delle relazioni internazionali. A questo disaccordo di base fra Marina e dipartimento di Stato si aggiungevano lacerazioni interne all'Esercito, secondo cui, sulla base di radicate convinzioni strategiche e tattiche, non poteva accettare le proposte-guida avanzate dall'*Air Corps Tactical School*, ad esso dipendente, che rivendicavano la definizione congiunta di *independent air missions*. L'accettazione di questa proposta avrebbe di fatto imposto anche l'accettazione di un ampio margine di indipendenza dell'arma aerea rispetto all'Esercito, con i già noti problemi di incompatibilità rispetto alla struttura esistente.

Tuttavia, e quasi paradossalmente, gli aviatori americani speravano di ottenere un ruolo più incisivo all'interno della struttura organizzativa ed operativa della Marina, più che di quella dell'Esercito da cui era dipendente la forza aerea maggiore. Questa speranza andò crescendo soprattutto in seguito agli accordi di Washington, dominati dal tema delle portaerei e in cui era stato anche discusso il problema dell'*aerial warfare*. A dare maggior consistenza alle speranze dei sostenitori del potere aereo fu la guida e la gestione dell'ammiraglio William Moffett a capo del *Bureau of Aeronautics* della Marina quando venne istituito nel 1921. Nel corso del suo mandato egli riuscì infatti a garantire una maggiore incidenza dell'arma aerea nei piani operativi, anche se sempre considerata in posizione di dipendenza e come semplice forza ausiliaria della flotta. Di fatto, all'inizio del suo mandato in coincidenza con la sua partecipazione ai lavori della conferenza di Washington, Moffett non manifestò certamente un atteggiamento favorevole allo sviluppo aviatorio e delle *air power ideas*, in quanto egli si dimostrò un convinto sostenitore dell'uso dei dirigibili, ampiamente sperimentati in passato, al posto dei nuovi mezzi volanti, non ancora perfezionati tecnicamente. Questa convinzione influì certamente sulla risoluzione finale della conferenza di Washington pervasa, come visto più sopra, da un notevole conservatorismo e limitata nella sua portata strategica. Il limite imposto dalla conferenza al tonnellaggio delle portaerei, voluto dagli Stati Uniti, dimostrò infatti quanta poca considerazione i responsabili della Marina, fra cui principalmente Moffett, attribuissero strategicamente al ruolo dell'aviazione navale.

Negli anni del suo mandato di guida del *Bureau*, Moffett ebbe modo di cambiare le sue convinzioni nei riguardi dell'aviazione navale e di adeguarle alle nuove esigenze operative e tattiche dettate dai piani strategici statunitensi che man mano presero forma all'interno del *Joint Board* dell'Esercito e della Marina. Le risoluzioni che Moffett presentò in quegli anni, tesero al riconoscimento del ruolo di *first line of defense* della flotta nazionale, potenziata di una forza aerea navale in grado di garantire una efficace difesa o di sferrare una potente offesa contro tentativi di attacchi da parte di forze armate nemiche. Queste risoluzioni, che si tradussero per la maggior parte in semplici richieste di nuovi fondi governativi per il potenziamento di una flotta aerea già in dotazione alla Marina, dovettero subire un faticoso iter burocratico per la loro approvazione e la loro successiva attuazione; ebbero però il merito di far comprendere al resto della struttura militare nazionale che anche esponenti di rilievo di altre forze armate, erano convinti delle potenzialità dell'arma aerea e del loro ruolo rivoluzionario nelle guerre future. Come per altri esponenti del pensiero aviatorio navale, quali Sims, Fiske ed in particolare Fullam, contemporanei di Moffett, l'obiettivo prioritario era rappresentato dal potenziamento della flotta nazionale di portaerei, a scopi difensivi ed offensivi, in grado di portare attraverso gli oceani quell'ideale di dominio del *sea power* che era stato definito trent'anni prima da Mahan.

In molte delle dichiarazioni che Moffett ebbe modo di fare in quegli anni si può scorgere un autentico riconoscimento delle capacità tattiche e strategiche del mezzo aereo; esse stupiscono ancor oggi lo studioso della storia del pensiero e delle dottrine militari americane di quegli anni, in quanto pochi rappresentanti navali statunitensi furono in grado o vollero esprimere opinioni e concetti così favorevoli all'aviazione. In un messaggio alla radio, nel 1923, egli si espresse in questi termini: «*Al contrario di quanto avviene in altre nazioni che guardano alla forza aerea come elemento per la difesa nazionale, e si sforzano di indirizzare l'aviazione verso un uso commerciale a loro conveniente, noi, in America sfortunatamente sembriamo patire d'uno stato di generale apatia nei riguardi di questo grande sviluppo (...). L'aviazione è un grande affare. Ed è ora che smettiamo di guardare all'aviazione come ad un divertimento. Sono passati i tempi in cui si poteva ancora pensare in questo modo, e dobbiamo aprire i nostri occhi, guardarci attorno, e scoprire che altri hanno compreso l'importanza di avanzare in campo aeronautico*» (24).

I termini mitchelliani con cui Moffett esprimeva le sue convinzioni, erano ancora più incidenti nel momento in cui egli metteva in guardia i suoi connazionali contro un nuovo pericolo che stava coinvolgendo le grandi potenze militari mondiali, ad eccezione degli Stati Uniti: la corsa all'armamento aeronautico che, per le dimensioni e la pericolosità per la pace e la sicurezza mondiale, era da considerarsi ancora più dannosa di quella per l'armamento navale.

La regolamentazione di questo delicato settore delle forze strategiche era resa ancora più difficile a causa dello stato in cui versava l'ingegneria aeronautica mondiale: se lo sviluppo dell'ingegneria navale, ormai giunto al suo compimento, era riuscito a progettare navi da guerra — con strutture ed armamento per il solo uso militare — differenziandole quindi da quelle per il semplice trasporto di merci e passeggeri, l'ingegneria aeronautica era giunta a progettare velivoli in grado di trasformarsi rapidamente da aerei per il trasporto merci a velivoli da bombardamento e combattimento. Com'era quindi possibile porre limiti alla fabbricazione di nuovi macchinari e velivoli senza bloccare lo sviluppo aviatorio civile e quindi il progresso nelle comunicazioni e nel commercio mondiali? Era il quesito che si erano posti i rappresentanti militari e civili nel corso delle conferenze di Washington e dell'Aja, ma che sembrò essere stato dimenticato in seguito, nei dibattiti dottrinali ed in tema di armamento strategico in cui dominarono principalmente i teorici del potenziamento navale. Aumentare la dotazione americana di velivoli ad uso commerciale significava anche potenziare la difesa armata del territorio statunitense. Tutto ciò ovviamente sotto stretto controllo e coordinamento delle autorità militari della Marina degli Stati Uniti (25).

Alla base di queste considerazioni vi era la consapevolezza di Moffett, non sempre ed unanimamente condivisa dalla maggioranza dei suoi colleghi ufficiali, che non era più sufficiente fondare l'intera pianificazione militare nazionale sulla semplice constatazione di una favorevole condizione di isolamento geografico dovuta all'estensione delle acque dei due oceani. «*Vi è l'inclinazione da parte di alcuni di considerare l'aviazione come vent'anni fa. Essi non si rendono conto che il mondo ha accorciato le distanze ad un decimo di quanto fosse prima*

---

(24) Cfr. *The Question of Battleships, op. cit.*, p. 636.

(25) "Potrebbe risultare una soluzione semplice e comoda, sebbene non in linea con lo spirito americano di progresso, affermare 'dato che abbiamo imposto dei limiti allo sviluppo navale, poniamoli anche alla forza aerea'. Anche se si giungesse ad un accordo fra tutte le nazioni su questa affermazione (e ciò è impossibile), sarebbe come negare alle generazioni future i vantaggi di cui potrebbero beneficiare il commercio e l'industria". *Ibidem*, p. 637.

e che paesi e nazioni che prima erano al margine ora sono in posizioni dominanti (...). Alla luce di ciò, possiamo ancora fare affidamento sull'isolamento per porci al sicuro dall'obbligo di sviluppare una forza aerea alla pari con altre grandi nazioni mondiali?» (26).

Era su queste considerazioni che Moffett, ad un anno e mezzo dagli accordi di Washington, reclamava a gran voce un potenziamento del *Naval Aviation Program* nazionale, a cui era intimamente legato il problema della sopravvivenza della stessa Marina militare (27). Le affermazioni e le conclusioni di Moffett sul problema aviatorio nazionale derivavano anche dalle constatazioni circa le condizioni di altre forze aviatorie nazionali e militari mondiali, che non dovevano venir sottovalutate. L'*air power* era già una realtà in numerose altre nazioni, anche quelle potenzialmente nemiche degli Stati Uniti e poteva sconvolgere realtà strategiche definite attorno ai tavoli delle trattative internazionali (28).

Ma il fatto più clamoroso per un rappresentante della Marina era la constatazione che con l'avvento del potere aereo era cambiato radicalmente il modo di raggiungere e mantenere il tanto esaltato dominio dei mari, teorizzato da Mahan.

«Fino all'avvento dell'aviazione il potere marittimo, come ci ha dimostrato il nostro grande teorico navale Mahan, ha caratterizzato praticamente tutte le guerre della storia mondiale. Il potere aereo ha cambiato tutto ciò. Al momento attuale ed in futuro, le guerre verranno definite attraverso il domino dell'aria come pure di quello dei mari» (29).

Per lo studioso odierno del pensiero militare americano di quegli anni riscuote un certo interesse constatare come un autorevole rappresentante della Marina statunitense, all'inizio degli anni '20 ragionasse già in termini mitchelliani, attraverso una coerente analisi realistica delle condizioni militari del suo paese, come di altre nazioni, e che, per constatazioni identiche a queste, pochi anni dopo, ed esattamente nell'autunno del 1925, un ufficiale dell'Esercito americano venisse processato ed allontanato dal servizio attivo. Le tesi di Moffett non provocarono una simile reazione: il miglior risultato fu quello di far capire ed accettare nei piani militari navali, elaborati in quegli anni dagli organismi militari competenti, il ruolo dominante dell'aviazione nelle azioni tattiche, oltre ovviamente all'importanza delle portaerei. A fondamento di questa elaborata opera di convincimento da parte di Moffett, verso i suoi collaboratori come pure verso il generale Pratt, vi era una visione strategica ben definita, tendente a dotare la Marina di una forza aerea aggressiva in grado di portare la guerra nel Pacifico e, in special modo, nelle isole giapponesi. La portaerei venne infatti intesa nel periodo fra il 1926 e il 1935 (in cui si registrò un

---

(26) *Ibidem.*

(27) "Abbiamo bisogno di ampliare il nostro programma di aviazione navale, per andare incontro alle necessità della flotta. Siamo ostacolati da una carenza di fondi e di personale per adeguarci a quanto previsto dagli accordi militari che riconoscono un minimo di dotazione per le nostre necessità difensive. Ogni espansione dell'aviazione navale che tenga conto dello sviluppo che sta avvenendo con straordinaria velocità deve, nelle condizioni attuali, realizzarsi a scapito e a detrimento di altre forze appartenenti alla marina militare. L'errore di tale politica si rivela quando si arriva al caso estremo secondo cui se si espande l'aviazione navale a scapito della flotta si può giungere al punto che l'aviazione navale non avrà più una flotta da servire. L'aviazione presso la Marina, per quanto inadeguata è fondata su solide basi e si stanno facendo costantemente progressi e non si deve cedere, fermi nella convinzione che giungerà il momento in cui ci espanderemo nella giusta proporzione." *Ibidem,* pp. 637-638.

(28) "L'aviazione sta dominando e controllando la situazione mondiale. La potente forza aerea della Francia le sta permettendo di definire le sue condizioni. Essa è in grado di occupare il territorio tedesco e mantenerlo nonostante le proteste o l'azione di qualsiasi altra o altre potenze." *Ibidem.*

(29) *Ibidem.*

aumento del loro numero) come base navale ed aerea mobile, in grado di aggirare l'ostacolo rappresentato dalla carenza di basi portuali nelle acque degli oceani, ma soprattutto in grado di adempiere agli obiettivi bellici nell'eventualità di uno scontro armato con il Giappone. Negli anni del suo mandato, tuttavia, Moffett dovette lottare a lungo per far comprendere l'innovazione strategica che poteva comportare l'utilizzo delle portaerei in questo schema di pianificazione bellica. Se ciò fosse stato compreso, anche se poteva rappresentare un risultato lontano dalle teorie più radicali espresse da Mahan in quegli anni, certamente avrebbe significato un notevole passo in avanti nel riconoscimento del ruolo strategico dell'aviazione degli Stati Uniti. L'ostacolo principale era rappresentato di fatto dagli esponenti più conservatori del dipartimento della Marina, timorosi che la presenza di componenti dell'arma aerea, anche se inseriti e facenti parte totalmente del contingente navale, potesse influire nelle azioni e nelle decisioni nel corso della fase di pianificazione, preparazione ed azione bellica.

Moffett tentò di ovviare agli ostacoli burocratici frappostigli dai suoi oppositori avanzando richieste di nuovi fondi ai fini della ricerca in campo aeronautico-navale; questo atteggiamento sortì i suoi effetti — l'aviazione navale di fatto godette di un periodo di grande sviluppo tecnologico — fino al momento in cui lo stock di materiale aviatorio in dotazione alla Marina americana iniziò a deteriorarsi e ad incidere notevolmente sulle spese per i costi di manutenzione. Vennero così ad intensificarsi ulteriormente le critiche degli oppositori, provocando il ripensamento anche di quegli esponenti del *Joint Board* che sino ad allora si erano mostrati più inclini ad accettare le proposte di Moffett. A metà degli anni '20, tuttavia, qualcosa era cambiato in seno agli organismi di gestione e pianificazione della Marina americana. Un processo di convincimento sulle potenzialità del mezzo aereo si andava affermando, seppur molto lentamente e attraverso un cammino faticoso e turbolento, grazie anche alle esperienze di altre aviazioni militari nazionali, e agli avvenimenti che videro protagonista Mitchell.

Gli accordi navali del '21, in concomitanza con la maturazione di principi favorevoli ad un maggior impiego del mezzo aereo in operazioni navali, anche se non rappresentarono il momento di massima espansione della Marina militare degli Stati Uniti certamente contribuirono a far sì che la sua azione non si esaurisse; l'aviazione navale dal canto suo visse certamente un momento di grande sviluppo dottrinale e realizzativo. Tuttavia, fu solo all'indomani della conferenza navale di Londra del 1930 — e in cui, in sintesi, venne approvata la clausola di parità del numero dei sottomarini in dotazione alla Gran Bretagna, agli Stati Uniti e al Giappone — che la corrente dei teorici favorevoli ad un potenziamento dell'aviazione navale ebbe la sua maggiore fortuna. La dotazione giapponese di un egual numero di sottomarini rispetto alla potenza americana ed inglese iniziò a preoccupare notevolmente quegli strateghi che percepivano i rischi derivanti dalle potenzialità di un'azione nemica combinata con sottomarini e mezzi aerei. Gli accordi di Londra avevano inoltre imposto una limitazione alla dotazione di armamento che ben si adattava ai tagli della spesa militare apportati dalle misure economiche adottate dopo la crisi del '29. Ciononostante l'aviazione navale conobbe un periodo di congiuntura favorevole in quanto con la guida dell'ammiraglio William Pratt al *Bureau of Aeronautics* vi fu un avanzamento nella definizione di una strategia di impiego del mezzo aereo nel corso delle operazioni navali. Egli fu un esponente di rilievo della storia militare degli Stati Uniti in quanto, in numerose occasioni, nel corso di quegli anni di complesse relazioni internazionali, egli dimostrò di saper formulare analisi corrette ed interpretare le linee fondamentali del quadro strategico mondiale. Il suo mandato fu quindi caratterizzato da uno sviluppo significativo

delle dottrine sull'uso tattico delle portaerei, così come di una *long-range carrier task force,* in grado di colmare le lacune causate dai limiti imposti dalle conferenze sul disarmo e dalla carenza di stanziamenti finanziari dovuti alla politica economica governativa [30]. Al dibattito ed anche ad una più organica definizione dottrinale dell'impiego del mezzo aereo, ed in particolare delle portaerei, contribuirono personaggi come l'ammiraglio J. H. Reves, comandante dell'*Aircraft Battle Board* e l'ammiraglio Harris Lanning che definì, in modo più corretto e coerente rispetto ai suoi predecessori, una dottrina di impiego del mezzo aereo in dotazione alla flotta militare. A suo parere, infatti, lo sviluppo dell'aviazione navale diventava fondamentale nel momento in cui garantiva alla Marina di raggiungere un "vantaggio iniziale" che, accompagnato da una azione combinata con un'armata di bombardieri, poteva realmente ottenere la distruzione delle fonti da cui il nemico traeva il sostentamento strategico per la conduzione del conflitto. Per la prima volta e in modo coerente veniva espressa una dottrina di impiego dell'aviazione navale che riassumeva, nella sua logicità, principi che riaffermavano il dominio del *sea power* (superiorità del mezzo navale e controllo sull'evoluzione dello scontro armato), ma allo stesso tempo accennava a principi fondamentali dell'*air power* riguardanti la necessità di ottenere un vantaggio sul nemico, ad inizio del confronto bellico, così come il bisogno di raggiungere il dominio dell'aria e mantenerlo (distruzione con i bombardieri delle fonti di sostentamento aereo nemiche), per giungere vittoriosi alla conclusione del conflitto.

«Per questi motivi — affermava Lanning nel 1931 — e per l'influenza determinante che le forze aeree possono esercitare sui risultati ottenuti nella guerra navale, noi dobbiamo sviluppare le nostre forze aeree in modo da dotarci di un numero sufficiente di bombardieri, non solo per attaccare e indebolire la forza nemica, ma anche e soprattutto per assicurarci di avere bombardieri sufficienti per attaccare le portaerei nemiche e renderle inoperanti. Ciò dimotra quanto sia necessario aumentare il più possibile il numero di unità da bombardamento» [31].

Le dichiarazioni di Lanning, sebbene già note ed espresse in numerose occasioni da altri esponenti militari americani, ebbero il pregio di porre ordine in materia di dottrina strategica; sommandosi a quelle di Sims, Fiske e Fullam e all'operato di Moffett e Pratt, certamente esse ebbero il merito di far comprendere che l'*air weapon* era ormai uno strumento indispensabile nella pianificazione e nella conduzione dei futuri conflitti. Tuttavia, all'inizio degli anni '30, riemersero prepotentemente quegli elementi di disaccordo che avevano già dominato la storia militare americana nei decenni precedenti: le forze armate statunitensi, infatti, si stavano sempre più allontanando l'una dall'altra, ponendosi in netto contrasto tra loro a causa dell'impossibilità di definire linee strategiche coordinate ed univoche e non contraddittorie, da porre come fondamento alla politica di difesa e di sicurezza nazionale. Un ruolo certamente determinante venne svolto dall'*air weapon* e, in particolare, da esponenti della nuova dottrina di impiego del mezzo aereo che non avevano certo dimenticato le teorizzazioni di Mitchell e che all'interno dell'*Air Service* continuarono nell'opera di perfezionamento e di divulgazione della nuova dottrina del dominio aereo.

---

(30) Cfr. W. H Heinrichs, *The Role of the United States Navy,* in D. Borg, S. Okamoto (ed.), *op. cit.*, pp. 199 e seguenti, in particolare per la storia della Marina negli anni '30.

(31) Cfr. L. H. Brune, *op. cit.*, p. 75.

6.3 Il dibattito all'interno dell'Air Service

La eterogeneità delle posizioni presenti all'interno dei massimi organismi incaricati di decidere della politica estera e militare americana, come il dipartimento di Stato, il *Joint Board*, o la Marina e l'Esercito con le loro diatribe interne, assunsero un carattere più dottrinale all'interno dell'*Air Service*. La dipendenza di questo organismo dalla struttura dell'Esercito, infatti, non significava necessariamente la sua completa accettazione dei principi e delle opinioni che regolavano la pianificazione strategica dell'Esercito, il più delle volte in diretta opposizione a quella della Marina e costantemente pervasa da convinzioni arretrate e conservatrici. L'*Air Service* dalla metà degli anni '20 e praticamente sino alla vigilia del secondo conflitto mondiale, seppur istituzionalmente dipendente dalla struttura dell'Esercito, andava costruendosi una sua qual autonomia di vedute in materia geostrategica e dell'uso bellico del mezzo aereo. Le posizioni al riguardo rispecchiarono certamente una eterogeneità di vedute — fatto ormai consueto all'interno delle forze armate americane — che vennero illustrate numerose volte nel corso delle inchieste condotte dalle commissioni governative di inizio anni '20.

Queste opinioni si mossero lungo due linee estreme: quella della riaffermazione dell'arma aerea come ausiliaria dell'Esercito, e quella del riconoscimento della sua indipendenza, sino alla teorizzazione più avanzata che imponeva la costituzione di una forza aerea strategica composta per la maggior parte da aerei da bombardamento. All'inizio degli anni '20, all'interno dell'*Air Service* dominavano quelle convinzioni già presenti nell'Esercito e nella Marina e che confinavano il mezzo aereo alle operazioni di pattugliamento delle coste e al supporto tattico di operazioni terrestri o navali. Negli anni immediatamente seguenti il primo conflitto mondiale, infatti, era stata pubblicata all'interno dell'*Air Service* una serie di testi concernenti appunto l'utilizzo del mezzo aereo nel corso dell'esperienza bellica in Europa. Questi saggi sulla guerra aerea riproponevano per l'aviazione quei ruoli classici e già sperimentati, dell'appoggio alle forze di terra, del controllo del fuoco d'artiglieria, di ricognizione e, elemento nuovo, di distruzione della forza aerea nemica. Tuttavia, questi testi non specificavano altro circa il ruolo strategico e tattico del mezzo aereo e nemmeno accennavano ad un utilizzo di una forza da bombardamento. Solo nel 1921 — in concomitanza con le pubblicazioni di Mitchell e Douhet[32] — il *Chief of Air Service* parlò di separare l'*Air Service* in due sezioni. Da un lato si sarebbe costituito un *Air Service* inteso come forza di appoggio e cooperazione con le forze armate tradizionali, dall'altro lato un'*Air Force* che doveva avere carattere offensivo e costituire l'80% della forza aerea bellica nazionale. Le semplici dichiarazioni tuttavia non bastarono a che il progetto venisse attuato.

In quegli anni venne comunque istituito il *General Headquarter Air Force* che, sebbene non riconoscesse l'indipendenza dell'arma aerea, certamente dava una certa qual parvenza di autonomia decisionale in campo operativo alle aviazioni dei differenti *Air Services*. All'interno di questi esisteva già di fatto una comunanza di vedute circa la superiorità tattica e strategica del mezzo aereo. L'*Army Service* inoltre riconosceva nel Giappone il nemico

---

(32) Cfr. I. B. Holley, *Ideas and Weapons*, New Haven 1953, pp. 167-174. L'autore sostiene che se vi fu un progresso nella definizione di linee dottrinali e programmatiche diverse da quelle enunciate sino ad allora, il merito spetterebbe in particolare alle pubblicazioni di Douhet, senza però spiegare come e in che circostanze i responsabili dell'*Air Service* siano stati informati, nel 1921, dello scritto di Douhet di quell'anno.

principale contro cui combattere e non era certamente una situazione facilmente accettabile per l'Esercito che, al contrario, considerava alcune nazioni europee i più probabili nemici futuri degli Stati Uniti. Ma al di là della individuazione del principale nemico, già nel corso degli anni '20 e per tutto il decennio seguente, l'*Air Service,* che ebbe a capo uomini di prestigio dell'establishment militare americano, riuscì a ritagliare un suo spazio ben definito nella complessa struttura di incarichi e di potere delle forze armate americane. Il merito di questo delicato lavoro di relazioni e di equilibrio fra organismi militari in continuo disaccordo fra loro fu di ufficiali come il generale Mason Patrick o il generale Henry H. Arnold nel corso della loro attività all'interno dell'*Air Service* dipendente. Il generale Patrick fu certamente un protagonista della storia dell'*Air Service* negli anni in cui il dibattito dottrinale circa la costituzione e l'impiego dell'arma aerea assunse un carattere nazionale, anche per merito dell'affare Mitchell. La sua opera di mediatore ed interlocutore preferito con cui Mitchell si confrontò numerose volte quand'era ancora in servizio attivo, lo imposero immediatamente sulla scena nazionale con dichiarazioni che lo distinsero notevolmente dal resto dei suoi colleghi ufficiali.

Patrick, di fatto, condivise numerose delle idee avanzate da Mitchell, sebbene non fosse d'accordo con lui sulle caratteristiche dei piani di difesa e di divisione dei compiti operativi che Mitchell propose per quel che concerneva il territorio degli Stati Uniti e le basi o le isole ubicate nel Pacifico. La discordanza di opinioni con Mitchell era imposta da una diversa convinzione circa le capacità tecniche ed operative del mezzo aereo; egli era infatti convinto che fosse ancora necessario perfezionare tecnicamente e tecnologicamente il mezzo aereo, in quanto in quelle condizioni l'*air power* non era certamente in grado di assolvere ai compiti che Mitchell proponeva, o meglio voleva imporre, nei piani operativi redatti dagli organismi nazionali di pianificazione bellica.

Questa discordanza, tuttavia, non impedì a Patrick di assumere, in numerose occasioni, un atteggiamento di grande apertura alle proposte innovative e ai nuovi principi dottrinali presenti all'interno della teoria di *air power* proposta da Mitchell e di modificare, di conseguenza, alcune sue opinioni soprattutto in merito alla questione — onnipresente nel dibattito dottrinale degli anni '20 — della indipendenza del mezzo aereo. Le sue convinzioni al riguardo, infatti, subirono una evoluzione, a dimostrazione della sua maturità e della sua capacità — rara presso la maggioranza dei suoi colleghi — di adattarsi all'evoluzione dei tempi [33].

---

(33) Nel commentare i test contro le navi da guerra del '21, Patrick espresse di fatto l'opinione sua — e degli uomini dell'*Air Service* che egli rappresentava — attraverso un giudizio moderato se paragonato a quello di altri rappresentanti militari, soprattutto rispetto alle sue dichiarazioni che sarebbero seguite ad importanti avvenimenti nazionali, come le indagini governative o i fatti che videro coinvolto Mitchell. Un cronista del "New York Times" parlando dei lavori del *Morrow Board* del '25 affermava nei riguardi della posizione di Patrick: "Il generale Patrick ha spiegato come nel prendere comando dell'*Air Service* cinque anni fa egli non credesse in una forza aerea separata, ma che con lo sviluppo attuale — e di fronte al fallimento di garantire una giusta cooperazione fra *General Staff* e dipartimento della guerra — egli si sia dimostrato favorevole ad una forza aerea separata. Da quando è stato nominato *Chief of Air Service* per ordine del *General Staff,* Patrick ha sbalordito sia il personale aviatorio che quello del *General Staff.* Questi lo hanno nominato per evitare la separazione dell'unità aerea dalle altre forze armate. Un ufficiale tradizionale, della vecchia scuola con una ottima carriera, è stato detto, non solo ha condiviso le posizioni degli oppositori, ma nella condanna del sistema attuale è andato persino oltre lo stesso Mitchell." Cfr. al riguardo M. M. Patrick, *Without Adeguate Air Force We Invite a National Disaster,* in "U. S. Air Service", oct. 1923, pp. 11-14.

Quasi a completamento delle argomentazioni avanzate da Mitchell, infatti, Patrick iniziò il suo incarico come *Chief of Air Service* operando attivamente affinché il Congresso americano riconoscesse alle forze aviatorie nazionali maggiori fondi, in modo da incrementare il loro budget finanziario: «*Noi non siamo affatto forti. Non abbiamo uomini a sufficienza, e nemmeno materiale per affrontare una qualsiasi evenienza. Noi abbiamo bisogno di uomini e di aerei se dobbiamo adempiere alla nostra missione e giocare il nostro ruolo nella difesa nazionale. In caso, inoltre, di disordini interni, una forza aerea potrebbe essere di grande aiuto. Parlando in termini chiari, nel caso di una sommossa popolare o di un qualsiasi tipo di disordine, pochi velivoli con poche bombe venefiche potrebbero disperdere qualsiasi assembramento*» (34).

Egli insistette anche affinché, in fase di pianificazione, venisse riconosciuta una *independent air organization.* All'inizio degli anni '20 questo riconoscimento non significava necessariamente per Patrick lo *status* di indipendenza per l'aviazione: Patrick ed alcuni dei suoi collaboratori di fatto miravano più alla individuazione di uno spazio specifico, autonomo, in cui l'aviazione, sempre dipendente dai due corpi militari maggiori, avrebbe potuto assolvere meglio il compito operativo di pattugliamento costiero e di protezione della marina mercantile. Tale compito, anche se sembrava in parte dimenticato anche dagli esponenti più estremisti del *sea power*, costituiva ancora il fulcro della politica di potenza e di espansione economica e commerciale propria degli Stati Uniti e necessitava di una difesa più adeguata e moderna. Le missioni aeree separate (indipendenti quindi da quelle svolte direttamente da Esercito e Marina) avrebbero permesso infatti di esercitare il massimo del potere distruttivo sui punti vitali del nemico, attraverso azioni di massa dei caccia e dei bombardieri. Soprattutto al *pursuit plane,* Patrick riconosceva il ruolo fondamentale per il raggiungimento del dominio dell'aria, momento indispensabile nel corso dello scontro armato fra due forze nemiche contrapposte.

Con il passare del tempo, Patrick iniziò a condividere e ad appoggiare molte delle affermazioni fatte da Mitchell, anche nel corso di polemiche da lui iniziate all'interno dell'*Air Service* nella prima metà degli anni '20; la sua stessa opinione di arma aerea indipendente iniziò ad assumere connotati radicalmente nuovi, come testimoniano le affermazioni che Patrick fece di fronte alla commissione Lampert nel febbraio del '25 e riportate dalla rivista "Aviation". Il punto di partenza della deposizione di Patrick era relativo alle condizioni insoddisfacenti in cui versava l'organizzazione aeronautica militare americana, elemento di polemica già nel '23 con il War *Department* a cui scrisse in un rapporto: «*L'aviazione militare è praticamente smobilitata, incapace di giocare la sua parte nell'eventualità di una emergenza nazionale e neppure di affrontare le necessità in tempo di pace*» (35) — e quindi della necessità di operare una riforma in grado di porre l'aviazione nel suo giusto posto all'interno della strategia di difesa nazionale. Condizione fondamentale per ottenere ciò era la costituzione di un organismo aeronautico indipendente, come era già stato previsto nelle conclusioni dei lavori della commissione Lassiter alcuni anni prima: «*L'aeronautica militare deve essere organizzata e dotata di una struttura in grado di affrontare le responsabilità a cui è preposta. Sono convinto che la soluzione definitiva del problema della difesa aerea di questo paese consista in una forza aerea unita; vale a dire, occorre porre tutte le differenti unità aeree sotto un unico comando responsabile e direttivo. Prima di ottenere questa fondamentale riorganizzazione radicale occorre compiere alcuni passi, con questo obiettivo in mente*» (36).

---

(34) Cfr. M. M. Patrick, *op. cit.*, p. 14.

(35) Cfr. B. Davis, *op. cit.*, p. 195.

(36) Cfr. *General Patrick on Independent Air Force,* in "Aviation ", 15 jun. 1925, p. 662.

L'intera questione ruotava di fatto attorno alla costituzione di un unico comando in grado realmente di far operare unitariamente le forze aeree coordinate, nel corso di scontri e di operazioni parallele con Esercito e Marina: «*Noi dobbiamo raccogliere tutte le nostre forze aeree sotto un unico comando e colpire il nemico nei punti strategici, paralizzandolo ancora prima che le forze terrestri vengano in contatto fra loro. La forza aerea è coordinata con quella terrestre e navale e i comandanti delle unità aeree debbono sedersi in consiglio di guerra alla stregua di quelli delle forze terrestri e navali (...). È necessario riorganizzare legalmente l'aeronautica come aviazione militare, indipendente dal dipartimento della Guerra (...); io sono fiducioso nelle possibilità delle unità aeree quando vengano considerate separatamente dal comando dell'Esercito; vi saranno vantaggi sia per l'Esercito, nel suo insieme, che per l'aeronautica in particolare*» (37).

L'indipendenza operativa, cosi come il coordinamento delle azioni belliche, costituivano momenti fondamentali nella pianificazione strategica e tattica iniziale proprio per il carattere di estrema mobilità che era in grado di garantire l'aviazione sul campo di battaglia: «*La grande mobilità dell'aeronautica e le missioni che è in grado di compiere hanno posto il problema del comando, la cui soluzione è ancora lontana. È abbastanza facile porre limiti — come gli attuali confini sul territorio — fra un teatro delle operazioni, una zona di comunicazione, e una zona interna; ma per l'aviazione tutto si risolve in un unico territorio*» (38).

Nei confronti dei princìpi che regolavano l'*air power* e il suo uso nel corso di uno scontro bellico, le dichiarazioni di Patrick non si allontanavano di molto da quelle espresse, con maggior enfasi e vigore dallo stesso Mitchell: «*È stato detto che la difesa contro un attacco aereo è costituita da un'altra forza aerea opposta. La Marina in futuro dovrà poggiare sul mezzo aereo imbarcato per proteggersi da aerei nemici. Nell'attaccare navi nemiche noi dovremo innanzitutto garantirci il dominio dell'aria, spazzando via gli aerei nemici, e gettandogli contro una forza sufficiente per neutralizzare i loro sforzi difensivi, e permettere ai velivoli di compiere il loro lavoro*» (39).

L'unico progresso significativo che, ad accezione dell'operato di alcuni fautori dell'aviazione navale e delle dichiarazioni di Patrick, sia meritevole ancora di essere menzionato, fu quello paventato con la proposta Mac Arthur e Pratt all'inizio degli anni '30, in cui si voleva che in futuro le responsabilità e i compiti delle rispettive aviazioni non fossero più definite in base a considerazioni geografiche (coste o basi navali su isole), ma in relazione ai compiti e alle specificità tattiche di ogni singola missione bellica. Certamente si era molto lontani dalle proposte avanzate da Mitchell già un decennio prima e dai desideri espressi da Patrick nel corso del suo mandato. Tuttavia se realmente si fosse giunti ad un accordo fra *Army e Navy* su questa questione, certamente l'aviazione dell'Esercito avrebbe potuto godere, nel corso di operazioni belliche, di una responsabilità e di una considerazione superiori rispetto al passato. Non venne fatta comunque alcuna azione verso quella proposta per opposizione del *General Board* della Marina che temeva di non poter più evitare, come era riuscito a fare sino ad allora, il controllo sulle *"naval shore stations"* e le relative operazioni tattiche e strategiche lungo i confini e il territorio degli Stati Uniti. Sebbene nel 1932 presso gli ufficiali dell'*Air Service* iniziasse a circolare l'opera di Douhet, *Il dominio dell'aria,* in una traduzione francese più accessibile agli americani, fu soltanto alla vigilia di Pearl Harbor che iniziò a delinearsi presso gli *Air Services,* come pure all'interno delle forze armate americane, un concetto più preciso e meno discordante circa l'uso del mezzo aereo, soprattutto

(37) *Ibidem.*

(38) *Ibidem.*

(39) Cfr. M. M. Patrick, *op. cit.,* p. 14.

in vista di un conflitto navale nel Pacifico. Certamente il dibattito anche alla luce dei nuovi termini di cui si arricchì in quegli anni venne notevolmente facilitato dal progresso tecnologico ed ingegneristico. Questi elementi, unitamente alle dichiarazioni e agli avvenimenti che videro protagonista Mitchell, oltre naturalmente ai tragici fatti che caratterizzarono lo svolgimento del secondo conflitto mondiale, fecero dichiarare al generale Arnold, in un articolo apparso molti anni più tardi, nel 1943: «*La dottrina aerea americana per anni ha poggiato principalmente sull'assunto del bombardamento a lungo raggio. L'aviazione ha carattere prevalentemente offensivo. La guerra è quindi diventata verticale. Stiamo ormai dimostrando quotidianamente che è possibile venir giù dal cielo in qualsiasi parte all'interno del territorio nemico e distruggere la sua capacità di continuare il conflitto. Le industrie belliche, le vie di comunicazione, le installazioni strategiche e le fonti di rifornimento saranno fatte saltare attraverso attacchi dal cielo. Le forze da combattimento verranno isolate, le loro difese annientate e per mezzo di un'unica forza aerea verrà esercitata una pressione in grado di obbligare il nemico alla resa. Un attacco continuo dal cielo può smorzare la volontà di continuare a combattere. La forza aerea strategica è un'arma bellica vincente ed è in grado di colpire in modo decisivo oltre il fronte di guerra, distruggendo in tal modo la capacità del nemico di combattere*» (40).

Tuttavia l'accettazione totale del principio dell'*air power* e il riconoscimento di uno status indipendente all'aeronautica americana dovevano subire l'impatto degli avvenimenti della seconda guerra mondiale per venire ufficialmente inglobati nella storia militare degli Stati Uniti.

6.4 La Marina e l'Esercito e la elaborazione degli Orange War Plans

Le conclusioni a cui era giunto il *Morrow Board* nell'autunno del '25 affermarono chiaramente la necessità di mantenere strettamente dipendente l'aviazione militare dall'Esercito e dalla Marina per perseguire un politica di difesa nazionale più valida ed univoca. Inoltre, il rapporto espresse nel contempo l'auspicio che le aviazioni nazionali, militare e civile, si sviluppassero attraverso un programma di stanziamenti governativi previsti all'interno di un piano quinquennale che divenne legge nel 1926.

Tuttavia, alla fine degli anni '20, in un clima di radicato spirito pacifista ed isolazionista e di fronte ai gravi problemi connessi alla crisi economica e finanziaria — resasi definitivamente manifesta nel '29 — anche il dibattito interno alle forze armate, e fra autorità civili e militari in tema di aviazione e pianificazione strategica, assunse caratteri nuovi rispetto a quelli precedenti. La netta separazione, infatti, fra la posizione del dipartimento di Stato e quella delle forze armate e, all'interno di esse, fra quella della Marina e quella dell'Esercito, che si era già manifestata nel corso delle conferenze navali del decennio precedente, apparve in maniera ancora più eclatante e preoccupante all'inizio degli anni '30.

Proprio l'influenza pacifista, come pure i provvedimenti economici intrapresi per affrontare la crisi che stava lacerando il paese, e che si tradussero in un ridimensionamento di alcune voci di bilancio — prima fra tutte quella relativa alle spese militari — plasmarono un nuovo modo di intendere le relazioni internazionali e con esse quelle militari, tanto da caratterizzare un intero decennio.

---

(40) Cfr. H. H. Arnold, *Air Strategy for Victory*, in "Flying", oct. 1943, p. 50.

Nel frattempo, il dibattito all'interno delle forze armate in tema di aviazione militare assunse contorni nuovi, in parte per merito di rappresentanti più radicali delle *air power ideas,* come Mitchell appunto, in parte per merito di uomini come il generale Patrick che, a capo dell'*Air Service* tentò, fra numerose polemiche e scontri con esponenti di altri corpi, di attuare riforme a favore dell'aviazione militare, cosi come si sforzò di modificare l'atteggiamento dei suoi colleghi ufficiali nei riguardi dell'impegno internazionale degli Stati Uniti.

Nonostante gli sforzi di una parte dell'ambiente militare — come anche di quello politico, in particolare dei primi anni della gestione di Franklin D. Roosevelt — di definire linee politiche e strategiche univoche in politica internazionale come in quella militare, fino ad oltre la metà degli anni '30 la gestione del partito democratico non riuscì, di fatto, a definire una dottrina strategica che esponesse posizioni e convinzioni univoche, circa gli obiettivi e i mezzi attraverso cui conseguirla. I motivi di tale limiti risiedevano in numerosi problemi di relazioni interne alle forze armate, così come fra queste e i responsabili civili della politica nazionale.

Proprio nel corso del decennio che iniziò con la metà degli anni '20, e praticamente sino alla vigilia del secondo conflitto mondiale, si manifestò chiaramente presso molti ufficiali dell'Esercito la tendenza a costituire un sorta di fazione a se stante — poco fiduciosa nei confronti delle autorità civili, più inclini a soddisfare le richieste di un diffuso movimento pacifista ed esasperata da quell'atteggiamento di *isolated military professionalism*, pressoché assente, invece, presso gli esponenti della Marina. Questo isolamento della maggioranza del corpo ufficiali dell'Esercito portò ad una loro progressiva ostilità a farsi coinvolgere nella gestione degli affari concernenti la politica estera nazionale come pure nella pianificazione militare ed espansionistica. Questo fatto, secondo alcuni autori, spiegherebbe la tendenza, manifestata dal corpo ufficiali dell'*Army* americano nel corso degli anni '30, di non coinvolgersi e non partecipare quindi attivamente alla definizione delle linee di politica estera e militare nazionale, lasciando invece ampio margine ai massimi esponenti della Marina [41].

L'opposizione degli alti comandi dell'Esercito nei confronti delle decisioni dei responsabili del *General Board*, espressa a più riprese nel corso delle continue rielaborazioni dei c. d. *coloured plans,* si manifestò in forme più contenute e con toni meno aspri rispetto alle diatribe degli anni '20; il motivo di tutto ciò risiedeva nel fatto che essi erano più convinti d'allora che le grandi linee della politica estera così come della pianificazione militare dovessero venir definite quasi esclusivamente in seno all'Esecutivo ed approvate in ambito congressuale. Ciononostante, l'Esercito aveva interessi e uomini da proteggere, oltre che il dovere costituzionale di indirizzare i massimi esponenti politici americani su linee di comportamento che salvaguardassero, nella loro globalità, la politica e il ruolo di potenza degli Stati Uniti nel mondo. Com'era già accaduto agli inizi degli anni '20, e prima dello scoppio del conflitto nel 1914, il problema di fondo del disaccordo era ancora una volta ricollegabile alla difficoltà di individuare un nemico contro cui e in difesa dal quale era necessario impostare la propria politica estera e militare. Gli esponenti dell'Esercito, infatti, preoccupati dell'eventualità di un conflitto combattuto sul terreno europeo, da cui proveniva la più grande minaccia alle istituzioni democratiche, miravano al riconoscimento di una strategia globale che privilegiasse una pianificazione militare prettamente di superficie. Costoro, tuttavia, non

(41) Cfr. R. W. Weigley, *op. cit.*, p. 166.

sottovalutavano affatto anche la situazione nelle acque del Pacifico e in generale in Estremo oriente. Il Giappone minava, infatti, con la sua politica espansionistica e di riarmo — nonostante gli accordi di inizio ventennio — l'equilibrio di potenza e la struttura dell'ordine internazionale, così come auspicato dai promotori della politica dell'*open door*. Era quindi inevitabile che i rappresentanti dell'Esercito mostrassero una notevole preoccupazione per le loro truppe presenti nei territori cinese e filippino. Tuttavia, le loro proposte di pianificazione, essendo come sempre pervase da un forte conservatorismo e da una certa qual intransigenza isolazionista, miravano alla revisione, su nuove basi, dei piani di difesa costiera degli Stati Uniti, oltre ad una reimpostazione, più prudente, ma coerente con la tradizione politica americana, delle relazioni diplomatiche nei confronti dell'Europa. L'Esercito americano, infatti, non aveva mai perseguito, per tradizione e per senso di realismo — a causa delle sue piccole dimensioni rispetto agli standard delle medie potenze europee e del suo armamento piuttosto obsoleto — una strategia espansionista, più consona invece alla Marina [42]. Il suo obiettivo era sempre stato e continuava ad essere, quello di costituire una forza di difesa nazionale equilibrata pronta ad intervenire in qualsiasi situazione di emergenza, in modo da salvaguardare gli interessi "vitali" americani, sia lungo le coste dell'Atlantico che di quelle del Pacifico. Sebbene interessati, quindi, agli avvenimenti in Europa e alle possibili conseguenze delle politiche dittatoriali tedesche ed italiane, i responsabili della pianificazione facenti capo all'Esercito si videro costretti, perché posti in minoranza, a modificare le loro proposte di rielaborazione dei piani e accettare la posizione della maggioranza dei membri del *Joint Board*, favorevoli più alla lettura strategica della Marina.

La rielaborazione, nell'ultimo decennio prima del secondo conflitto mondiale, degli *Orange War Plans* di inizio '900 da parte dei membri del *Joint Board* vide prevalere la impostazione "asiatica", ossia quella voluta dagli esponenti della flotta militare, desiderosi di pianificare in ogni dettaglio la futura guerra nelle acque del Pacifico. Nonostante questa soluzione rispecchiasse la volontà della maggioranza degli esponenti del *Joint Board*, essa continuava a non garbare a numerosi ufficiali dell'Esercito i quali reputavano una "costosa illusione" la pretesa dell'Ammiragliato di continuare a porre la Marina al centro dei piani strategici offensivi nazionali o, peggio ancora, di considerare come *first line of defense* una grande flotta commerciale che, a loro parere e di fatto, non esisteva più [43].

Inevitabilmente le conclusioni a cui giunse il *Joint Plan Committee* risentirono di questo conflitto, che fece sfumare qualsiasi tentativo di intesa politica ed azione strategica coordinata fra Marina ed Esercito. Le conclusioni di questo organismo, che riguardavano argomenti di interesse fontamentale come la partecipazione americana in un eventuale scontro armato nel Pacifico, l'integrità e la politica di *open door* in Cina, o argomenti di interesse internazionale come la limitazione degli armamenti, la libertà dei mari, l'isolazionismo e la neutralità politica, furono contraddistinte dalla crisi dei rapporti all'interno delle forze armate americane e lasciarono insoddisfatta l'opinione pubblica nazionale, sempre più coinvolta ed attenta all'evoluzione dei fatti internazionali. Se a metà degli anni '30, infatti, Marina ed Esercito si imposero l'accordo su un punto, ossia che la guerra futura avrebbe visto gli Stati Uniti coinvolti in un conflitto nel Pacifico, sul dove, come e contro chi sarebbe stato combattuto era ancora un argomento di grande discussione [44].

---

(42) *Ibidem*, pp. 165-169.

(43) Cfr. F. Greene, *op. cit.*, pp. 373 e seguenti.

(44) *Ibidem*.

L'Esercito, infatti, nella impostazione "asiatica" guardava con preoccupazione alle Filippine in cui erano stazionate le sue truppe: se vi fosse stato un confronto con il Giappone — come andava sempre sostenendo la Marina — questo scontro si sarebbe certamente risolto in un enorme "sacrificio" di vite umane, date le dimensioni e l'equipaggiamento delle sue truppe, più consoni per un impiego esclusivamente difensivo. L'arcipelago delle Filippine, di fatto, considerato già da Theodore Roosevelt il "tallone d'Achille della politica di difesa americana", aveva assunto maggior importanza proprio con l'avvento dell'*air power* ed in particolare dopo l'attacco giapponese al territorio della Manciuria nel '31. Nell'eventualità di uno scontro e date le condizioni di difesa di quelle zone, gli Stati Uniti sarebbero stati impossibilitati ad agire in tempo per evitare la totale disfatta delle proprie forze là stazionate. Un conflitto "asiatico", poteva risolversi per gli Stati Uniti nella perdita di controllo di una zona strategica fondamentale. Questa era l'opinione più volte espressa da esponenti dell'Esercito che rivendicavano quindi una revisione totale della politica di potenziamento delle forze di terra e della strategia americana in quelle zone. Una migliore difesa dell'arcipelago filippino era imposta anche da altri motivi,come ad esempio il peso crescente del movimento di indipendenza filippino e dell'appoggio di una parte dell'opinione pubblica americana che riuscì a far approvare dal Congresso, nel 1934, il *Tydings-McDuffie Act* che in pratica rivendicava per questi territori americani nel Pacifico un graduale ampliamento dell'autogoverno sino alla totale indipendenza [45].

Queste preoccupazioni sembravano non valere per i responsabili della Marina che, al contrario, apparivano sempre più affascinati da un confronto navale diretto con il Giappone: l'immagine che i responsabili dell'ammiragliato americano inseguivano ormai da anni era appunto quella di una grande flotta armata, invincibile, trionfante nelle acque del Pacifico, secondo i parametri auspicati da Mahan nei suoi manuali per il raggiungimento e il dominio del *sea power*. In realtà l'atteggiamento dell'opinione pubblica americana, sia politica, che militare nei riguardi delle condizioni del sud-est asiatico ed in particolare nei confronti del Giappone, era duplice. Infatti, se per una gran parte dell'opinione pubblica tale potenza appariva pericolosa per la sua notevole capacità e bravura nel combattere (come aveva dimostrato nello scontro con i cinesi nel 1932), per altri osservatori la tecnologia e la tattica militare giapponese non erano affatto paragonabili agli standard, piuttosto elevati, delle potenze occidentali: il Giappone quindi non doveva essere considerato un nemico così temibile. Risultava però anche il fatto che dai rapporti ufficiali non traspariva nessuna informazione sulla reale potenza e struttura militare del Giappone. Si era soltanto a conoscenza della crescente influenza esercitata dagli esponenti militari giapponesi sul processo nazionale di decisione politica e della firma, con Germania e Italia, dei patti "anticomintern". Quest'ultimo fatto, in realtà, poteva preoccupare seriamente una nazione come gli Stati Uniti, per tradizione paladina dei principi di libertà e democrazia. Solo in quest'ottica, quindi, sulla base delle dichiarazioni e dei rapporti ufficiali, appariva probabile lo scontro in Asia e nelle acque del Pacifico contro il Giappone.

In realtà, i pianificatori del *Joint Board* erano già stati messi al corrente delle condizioni militari e delle intenzioni espansionistiche giapponesi attraverso quei rapporti che verso la metà degli anni '20, Mitchell aveva inviato ai suoi superiori e che di fatto erano rimasti accantonati. Certamente non fu Mitchell il solo ad inviare relazioni e a descrivere i pericoli

---

(45) Cfr. R. F. Weigley, *op. cit.*, p. 171.

che potevano derivare dal potenziamento militare della nazione giapponese. Tuttavia, non può non stupire il constatare che dopo dieci anni dalla presentazione del rapporto *Strategical Aspect of the Pacific Problem,* a cui seguirono altri, le autorità militari americane non trovassero un accordo su quale linea strategica adottare nei confronti dello *yellow peril* nei territori del Pacifico così come in generale della propria politica diplomatica e militare nei confronti di tutta l'Asia. Indubbiamente, l'opposizione a quel rapporto, immediatamente manifestata con una archiviazione, dapprima temporale, durata circa un paio d'anni, ed in seguito, definitiva, a causa della inconsistenza — almeno questa era la motivazione ufficiale — dell'analisi mitchelliana, era il risultato di un pregiudizio nei confronti del generale e delle sue teorie dell'*air power. «Molte delle opinioni espresse — affermava il commento finale dei responsabili della* War Plan Division *— e delle discussioni fatte sulla politica nazionale, sulla strategia e sull'arte della guerra si basano su convinzioni dell'autore, esagerate circa l'importanza della forza aerea, e sono quindi infondate. Nessuna di queste conclusioni risulta nuova. Dato che è noto quanto egli sovrastimi ciò che gli Stati Unit possono fare con la forza aerea, è quindi probabile che abbia parimenti sovrastimato cosa il Giappone potrebbe fare e sarebbe in grado di compiere attraverso la forza aerea»* [46].

Questo era comunque il giudizio più positivo espresso allora dai superiori di Mitchell. Di fatto, le argomentazioni addotte da altri militari riconducevano sempre ed inevitabilmente alla questione dell'*air power* e dell'indipendenza dell'*Air Service. «Il documento è stato utilizzato come mezzo per propugnare la causa di una aviazione unita ed indipendente, per realizzare cambiamenti nell'organizzazione della nostra difesa, ed una nuova analisi delle nostre dottrine strategiche e dei metodi per condurre la guerra. Il rapporto è così ampio, ed ha così tante affermazioni che indicano malintesi circa il vero ruolo e il giusto uso delle forze armate unificate in guerra, e una concezione talmente esagerata delle potenzialità del mezzo aereo, che non è necessario definire un commento più specifico al riguardo»* [47].

Certamente Mitchell aveva redatto quel rapporto sulla base di elementi concreti e in parte su considerazioni personali che gli derivavano dalla sua esperienza di osservatore militare; questo fatto non doveva però pregiudicare almeno un maggior interessamento da parte dei suoi superiori su ciò che egli immaginava potesse succedere nel teatro strategico asiatico. L'intera questione del rapporto di Mitchell del '24 fu invece totalmente manipolata dagli oppositori delle *air power ideas;* non era ammissibile pensare di intervenire nella pianificazione in Asia sulla base di considerazioni che miravano al riconoscimento della superiorità del mezzo aereo e alle teorie di un uomo che, nel 1926, al momento della lettura del suo rapporto, era appena stato giudicato colpevole da un tribunale militare. Fu così che l'analisi e le previsioni strategiche di Mitchell su quel che sarebbe potuto accadere in Estremo oriente, così come nelle Filippine o nei territori americani delle Hawaii, per pregiudizio di molti dei suoi superiori e colleghi ufficiali venne rifiutato nella sua totalità, senza considerare nemmeno la possibilità di verificare le fonti di informazione o di tentare un nuovo approccio nella pianificazione strategica [48].

Le conclusioni che si possonno, quindi, trarre dallo studio delle elaborazioni teoriche, dei piani bellici nazionali e della posizione delle forze armate americane nei confronti delle relazioni internazionali negli anni '30, risultano piuttosto deludenti.

---

(46) Cfr. B. Davis, *op. cit.*, p. 183.

(47) *Ibidem,* pp. 184-185.

(48) *Ibidem,* pp. 183-192.

Fondamentalmente mancò da parte dell'Esercito la consapevolezza di poter esplicare il proprio ruolo di consigliere militare del Governo, oltreché di tentare di raggiungere, superando il suo tradizionale conservatorismo, una maggior intesa con gli alti comandi dell'Ammiragliato. Da parte di costoro non venne nemmeno tentato un avvicinamento delle loro idee alle posizioni di esponenti di altri corpi militari. L'intransigenza dei responsabili della flotta militare di perseguire una strategia propria del *sea power* mahaniano, il rifiuto e persino il boicottaggio di nuove proposte di pianificazione strategica, furono certamente i tratti dominanti della gestione della Marina degli affari militari di quegli anni. La vicenda che vide protagonista Mitchell nella metà degli anni '20 fu solo uno degli esempi — forse il più emblematico — della contraddittoria e reazionaria politica di difesa nazionale seguita appunto dai membri del *Joint Board* e del *War Department* americani.

Tuttavia, se l'Ammiragliato americano ebbe un ruolo dominante e si impose anche sulle decisioni che tradizionalmente spettavano ad organismi civili, fu colpa anche dell'Esecutivo se si ebbe una carenza nell'accordo e nel coordinamento delle analisi e degli studi relativi alla situazione internazionale. Nel momento in cui la nazione americana stava diventando una potenza mondiale, la sua politica estera e quella militare erano sempre più fonti di notevole confusione e di numerose contraddizioni. Se da un lato vi era chi fondava sull'isolazionismo politico le linee cardine della politica estera americana, dall'altro lato vi era chi guardava al Pacifico, all'emergenza del problema delle basi e della loro sicurezza, come agli impegni prioritari della strategia politica e militare americana.

Avvenne, pertanto che nel corso del lungo mandato presidenziale di Franklin D. Roosevelt, i responsabili dell'Ammiragliato si posero come gli interpreti più attivi delle relazioni politiche, diplomatiche e militari degli Stati Uniti sulla scena mondiale. Dominarono quindi quelle linee strategiche che imponevano obiettivi, come la difesa degli interessi americani in Asia, giustificati sempre più da motivazioni come la missione civilizzatrice dell'uomo bianco o il dovere storico degli Stati Uniti di sostenere la politica di apertura nei confronti della Cina, che si ispiravano ad una retorica prettamente mahaniana. Certamente l'impostazione strategica della Marina militare americana aveva un suo obiettivo finale: era necessario, infatti, che i responsabili politici e diplomatici americani riconoscessero strategicamente fondamentale la situazione in Estremo oriente, per potersi garantire il proprio ruolo di forza armata determinante nella politica militare nazionale e nella pianificazione strategica [49]. Questa analisi, con tutti i suoi limiti, spiegherebbe forse il perché la Marina e quindi il *Joint Board*, massimo organismo di pianificazione militare, non abbiano tentato di prendere in più seria considerazione una strategia "europea": non vi sarebbero stati infatti interessi particolari da difendere e nemmeno dottrine politiche di supporto. Nel frattempo, anche le dottrine di impiego dei mezzi bellici erano destinate a subire mutamenti. Le portaerei vennero in parte abbandonate, forse perché ancora troppo vulnerabili tatticamente e limitate tecnologicamente. La stessa politica di bilancio militare seguita in quegli anni non permetteva investimenti in grado di garantire il continuo ammodernamento di una flotta aeronavale che comunque subiva continue limitazioni in sede di conferenze sul disarmo. Lo scoppio del conflitto mondiale e la partecipazione americana avrebbero di colpo risvegliato l'interesse per quelle dottrine d'impiego strategico del mezzo aereo e dell'aviazione navale quasi a suffragare l'affermazione di una tesi di Mitchell secondo cui i veri mutamenti a livello di politica e strategia militare si ottengono solo in seguito all'azione dell'opinione pubblica o per le pressanti necessità imposte da un confronto bellico.

---

(49) Cfr. W. H. Heinrichs, *op. cit.*, pp. 202-204.

CAPITOLO 7

MITCHELL FRA TEORIA DELL'AIR POWER, STRATEGIA E RIFORMA ISTITUZIONALE

7.1 Mitchell e le altre esperienze aeronautiche

La reazione più frequente all'operato di Mitchell da parte dei suoi superiori e colleghi ufficiali fu quasi sempre di totale e netta opposizione, a cui a volte fece eco anche la stampa americana. Questo atteggiamento, che finì con il generalizzarsi, fu certamente propiziato dal suo carattere deciso, poco favorevole ai compromessi, facilmente irascibile e non sempre rispettoso delle gerarchie militari; molte vicende della vita del generale americano, dagli scontri sulle pagine dei quotidiani al processo di fronte alla Corte marziale, sarebbero quindi state frutto di questa sua irascibilità che finì col compromettere i suoi sforzi per la costituzione di un'aviazione militare americana, forte e indipendente. Di conseguenza non meraviglia scoprire, leggendo scritti e testi di storia militare che presso le accademie americane venivano lette, studiate e divulgate — tanto da influenzare l'azione e l'organizzazione dell'*Air Force* statunitense — più le dottrine dell'italiano Giulio Douhet che quelle del loro connazionale William Mitchell [1]. Diventa quindi inevitabile chiedersi come sia stato possibile tutto ciò, quando ancora oggi Mitchell viene considerato non solo un pioniere dell'aeronautica americana, ma anche il maggior teorico e filosofo americano di una particolare dottrina di impiego bellico dell'arma aerea.

L'analisi fin qui condotta ha portato certamente ad una conclusione chiara e che non teme alcuna smentita: Mitchell teorizzò una dottrina di *Air Power* sulla base della sua esperienza come comandante e pilota della prima guerra mondiale e come osservatore aeronautico americano presso aviazioni di altri paesi europei ed extraeuropei. Soprattutto nel corso dei suoi viaggi in Europa, egli ebbe modo di perfezionare le sue originarie intuizioni, successivamente elaborate anche grazie al confronto continuo con realtà come quella inglese, quella francese e quella italiana. Fu sicuramente da sir Trenchard e dalla esperienza della *Royal Air Force* che Mitchell trasse il maggior insegnamento nei primi anni della sua attività di teorico; da quella francese, come da quella tedesca, ne trasse di nuovi in merito alla dottrina — il principio francese di aviazione come *premier front offensif* — come pure in merito all'organizzazione. Questi insegnamenti divennero fondamentali nel momento in cui Mitchell decise di agire, dimostrando coi fatti la veridicità e la fattibilità delle nuove dottrine di impiego bellico del mezzo aereo. Fu a questo punto che Mitchell si scontrò con una tenace opposizione soprattutto da parte di un Ammiragliato conservatore ed ostruzionista — si pensi ai test contro le navi da guerra — ed a un Esercito praticamente senza una funzione strategica e decisionale in grado di sostenere la causa aeronautica nazionale.

Appare, quindi, inevitabile porsi la domanda circa quanto Mitchell disse di veramente nuovo e rivoluzionario nell'insieme dell'evoluzione della storia del pensiero aeronautico mondiale e quale fu la rilevanza della sua attività sull'evoluzione della politica militare degli Stati Uniti. Questi interrogativi non possono trovare una risposta soddisfacente se

---

(1) Cfr. J. T. Lowe, A *Philosophy of Air Power*, New York 1984, p. 120.

rimangono confinati alle sole pagine dei rapporti e degli scritti che Mitchell elaborò in circa vent'anni di attività. Il confronto con quanto fatto all'estero appare inevitabile, soprattutto con colui che è stato considerato il vero artefice della dottrina del dominio dell'aria, Giulio Douhet.

La ricerca storica condotta dalla maggioranza degli studiosi del pensiero militare, americano ed italiano, ha infatti quasi sempre cercato di scoprire se vi furono incontri, colloqui e scambi epistolari fra Mitchell e Douhet. Questa ricerca, che ha assunto il più delle volte i caratteri di un fanatismo campanilista, non è mai approdata a nulla, forse perché questi incontri non ebbero mai luogo; inoltre, nella grande maggioranza dei casi, proprio perché convinti che dovessero esserci per forza delle grandi analogie fra queste due enunciazioni, gli studiosi che hanno adottato questa impostazione si sono progressivamente allontanati da un'analisi e da un confronto più profondi fra le due dottrine strategiche. Certamente è facile cadere nell'inganno: due teorie di impiego strategico del mezzo aereo vennero formulate contemporaneamente da due ufficiali appartenenti entrambi agli eserciti dei loro rispettivi paesi, ebbero un destino in parte simile (anche Douhet venne processato di fronte ad un tribunale militare per insubordinazione ai suoi superiori)[2], ma soprattutto utilizzarono una terminologia molto simile. Ad invogliare gli studiosi a perseverare su questa impostazione intervennero i numerosi viaggi che Mitchell ebbe occasione di compiere in Europa e che gli permisero di confrontarsi con militari, piloti, progettisti e tecnici anche italiani.

Questo approccio, ormai tradizionale, all'analisi del pensiero e dell'attività di Mitchell, pecca di superficialità ed è fonte di malintesi ed equivoci di fondo che portano a conclusioni errate sulle attività e sulle teorizzazioni dei due generali. Una breve analisi del pensiero douhetiano, alla luce di quanto è stato detto sino ad ora dell'operato di Mitchell, risulta fondamentale proprio per sottolineare le similitudini e i contrasti e per capire quanto è stato frainteso dell'uno e dell'altro teorico.

Le teorie dell'*air power* e del dominio dell'aria così come vennero elaborate da Mitchell e Douhet ebbero infatti una origine comune, ossia la drammatica esperienza della guerra di trincea del primo conflitto mondiale, come pure condivisero altri elementi comuni, vale a dire la presa di coscienza delle potenzialità belliche del mezzo aereo e il coinvolgimento totale della comunità nazionale. Tuttavia, il pensiero mitchelliano subì una evoluzione del tutto diversa da quello douhetiano per la semplice ragione che le condizioni

---

(2) Giulio Douhet comparve per ben due volte d'innanzi ad un tribunale militare. La prima volta fu nel 1913 quando dovette rispondere per insubordinazione per aver costruito, insieme all'amico ingegnere Gianni Caproni, il prototipo del bombardiere Caproni 300 dopo che il progetto era stato bocciato in sede ministeriale. Douhet allora venne solo sospeso dall'incarico. Nel 1917, invece, non esitò ad accusare i suoi superiori, ed in particolare l'allora ministro della guerra Leonida Bissolati, per la pessima gestione delle forze armate sui campi di battaglia. Douhet, in sintesi, criticò il concetto, a suo avviso errato, che avevano i suoi comandanti in relazione alla guerra moderna: l'assurdità degli attacchi frontali e dell'offensiva per l'offensiva, l'impreparazione dell'Esercito, i massacri inutili, le ingiustizie, i privilegi, la poca considerazione dell'uomo, l'assenza di un principio direttivo, la inerzia nel provvedere alla difesa e alle riserve e l'errato impiego dell'aviazione. Tutte verità accettate qualche anno dopo dalla commissione d'inchiesta sulla ritirata di Caporetto. A tale proposito è curioso ricordare il romanzo-satira di Douhet "*L'onorevole che non poté mentire*" scritto nel 1916, edito a Roma nel 1921, diretto contro lo stesso Bissolati che con la sua reticenza alla Camera dei Deputati, sul reale rapporto di lavoro con Douhet, non diede a costui alcuna possibilità di difesa durante il processo del 1917. Questo processo, a differenza di quello contro Mitchell, ebbe scarso eco nel paese perché fu celebrato a porte chiuse grazie al pretestuoso ricorso al segreto militare; esso si concluse con la condanna di Douhet ad un anno di carcere militare da scontare presso il forte di Fenestrelle.

politiche, economiche, strategiche e soprattutto culturali degli Stati Uniti erano allora totalmente e radicalmente differenti da quelle presenti in Italia. In realtà la teorizzazione di Mitchell, se confrontata con quella douhetiana, risulta lacunosa e disomogenea, in particolare rispetto al più vasto progetto di ridefinire una dottrina di impiego bellico del mezzo aereo. La vera portata dell'operato di Mitchell va, invece, vista nella sua capacità critica del sistema e delle istituzioni militari del suo paese, in quella logica di pragmatismo che tradizionalmente condiziona la società e la cultura americane. Solo sulla base di questa logica è possibile trarre conclusioni definitive e non fuorvianti sul pensiero, ma soprattutto sull'azione del generale americano.

Esiste senza dubbio nelle teorie di Mitchell e di Douhet un elemento comune e di notevole rilevanza che ne rappresenta ad un tempo anche l'elemento più debole e cioè l'estrema fiducia dei due generali nelle potenzialità e nella portata strategica delle nuove tecnologie come fattori sostituibili dell'uomo per la conduzione delle guerre future. Nel corso degli ultimi cinquant'anni gli studiosi militari si sono limitati a cogliere unicamente questo aspetto, e cioè l'importanza dell'attuazione dei principi che stanno alla base dell'impiego del mezzo aereo, evidenziando quindi le affinità tra queste due teorie. L'esperienza dei conflitti che hanno avuto luogo in questi ultimi anni hanno certamente evidenziato la validità di alcuni aspetti della teoria douhetiana e mitchelliana, come la necessità imperativa dell'impiego dell'aviazione in alcuni teatri bellici e l'inevitabilità del ricorso al bombardamento di determinati obiettivi, come i centri urbani e le popolazioni civili. Tuttavia, questi stessi conflitti hanno anche posto in rilievo il limite più grande di queste teorie di dominio aereo: la fiducia eccessiva nei mezzi ad alto contenuto tecnologico come fattori risolutori dei conflitti futuri che si è dimostrata, in molti casi, inadeguata oltre che gravida di conseguenze deleterie. Le esperienze del Vietnam e dell'Afghanistan sono gli esempi più clamorosi di tutto ciò: due forze militari, come quella americana e quella sovietica, avanzate tecnologicamente e con sistemi d'arma potenti e sofisticati, non soltanto non sono riuscite ad imporsi su tecniche di combattimento di guerriglia con un limitato apporto tecnologico, ma hanno subìto lo smacco della sconfitta o della ritirata dopo un lungo ed estenuante confronto bellico. In questi due grandi conflitti, dalle caratteristiche ma soprattutto dagli errori tattici e strategici abbastanza simili, come pure in altri confronti più limitati e convenzionali, è emerso nuovamente dopo oltre mezzo secolo l'elemento "uomo", come fattore fondamentale ed insostituibile — rispetto all'impiego di mezzi bellici tecnologicamente molto avanzati — del modo moderno di condurre le guerre.

Lo scopo di quest' ultima analisi del pensiero di Mitchell è di porlo a confronto con quello di Douhet ed in seguito con quanto sta avvenendo attualmente presso le forze armate degli Stati Uniti, per meglio comprendere le analogie e le discordanze con la teoria douhetiana, ma soprattutto per capire quanto della teoria dell'*air power* e delle critiche di Mitchell ai suoi contemporanei sia ancora valido tutt'oggi, proprio alla luce della riscoperta del fattore umano come protagonista dell'arte e della scienza della guerra nell'èra dell'alta tecnologia bellica.

7.2 Mitchell e Douhet: due teorie a confronto

La drammatica esperienza del primo conflitto mondiale aveva sconvolto Mitchell tanto da fargli affermare più volte che l'impiego del mezzo aereo negli anni a venire avrebbe garantito un modo "più umano" nella conduzione del conflitto futuro, attraverso una minor

durata in termini temporali. Fra il 1929 e il 1930, la "Rivista Aeronautica" italiana pubblicava una serie di articoli di Mitchell in cui egli esprimeva il suo particolare punto di vista su quella che era stata l'esperienza dei conflitti passati e delineava le linee essenziali di quelli futuri.

«*La convinzione che solo l'Esercito e la Marina siano atte a decidere la guerra è profondamente radicata, presso la maggior parte dei capi militari, perché così è stato finora e da tempo immemorabile. Tuttavia, ciò non è più vero al presente. L'Esercito ha perduto la facoltà di prendere una decisione rapida. Per condurre la guerra ad un risultato vittorioso si debbono prendere e dominare i punti vitali del nemico, in modo da impedirgli di vivere in maniera normale e da interrompere il funzionamento dei suoi organismi statali. In passato, per arrivare a tale scopo, le armate si opponevano alle armate (...). La forma di questo combattimento non poteva avere che un risultato: la completa distruzione di tutti i partecipanti alla lotta. Questa non era più guerra, ma un vero massacro, nel quale non si aveva più né impiego, né scienza, né arte, né intelligenza. La vecchia teoria, che la distruzione dell'esercito è una condizione per la vittoria, non è più vera. Per sostenerla si partiva, in passato, dall'idea che, una volta distrutto l'esercito, tutti i centri vitali erano aperti all'invasore. Oggi gli eserciti sono divenuti degli organismi incaricati di difendere il territorio, e l'arma aerea è la sola che può raggiungere rapidamente e sicuramente i centri vitali del nemico (...). Le vecchie forze armate protestano contro questo genere di guerra, dichiarandolo disumano; ma ci può essere qualcosa di peggiore della lunga e continua tortura alla quale sono esposti gli eserciti e i popoli quando una guerra sia condotta nel modo attuale?*» (3).

Un primo elemento di differenziazione fra Mitchell e Douhet lo possiamo ritrovare proprio in questo approccio al problema del modo "più o meno umano" di conduzione delle guerre future.

Certamente la grande guerra aveva avuto caratteri violenti ed estenuanti per le forze armate coinvolte così come per le popolazioni civili; tuttavia, affermava Douhet, gli scontri futuri avrebbero avuto caratteristiche ancora peggiori. Era la stessa evoluzione dei mezzi meccanici che imponeva un mutamento del modo di condurre la guerra futura che, nella nuova realtà politica mondiale, appariva come un evento inevitabile: «*Purtroppo la guerra — affermava Douhet — è una cosa molto seria, specie nell'epoca presente. In essa si giuoca il destino di intere nazioni. Vincere significa riuscire ad imporre la propria volontà al nemico, perciò occorre spezzare ogni sua forza materiale e morale di resistenza. Ciò non si può ottenere che arrecando all'avversario una somma di danni tali da riuscirgli insopportabile (...). Le resistenze materiali e morali di una nazione sono immense. Immensa deve essere la somma di danni che è necessario arrecarle per vincerla. Se si considera ciò, si vede che il distinguere fra danno lecito ed illecito, civile ed incivile, umano e disumano, è bizantinismo puro e semplice (...). Vogliamo essere uomini veramente civili? E allora aboliamo la guerra. Ma se non riusciamo a far ciò è proprio fuori di luogo confinare l'umanità, la civiltà e tante altre belle idealità nel chiuso campo della scelta dei metodi più o meno graziosi per uccidere, per devastare e per distruggere*» (4).

Inevitabilità del conflitto, quindi, e impossibilità di limitare la crudeltà degli scontri futuri costituirono i due punti di partenza dell'analisi douhetiana. L'arma aerea non era che un mezzo, un tramite attraverso cui si sarebbero esplicati questi due elementi; per

---

(3) Cfr. "Rivista Aeronautica", diversi numeri, 1929-1930.

(4) Cfr. G. Douhet, *Controffensiva*, in "Rivista Aeronautica", nn. 3-4, 1955, p. 347.

questo motivo, la guerra futura avrebbe avuto le caratteristiche di una guerra totale, integrale, terroristica e soprattutto proveniente dall'alto contro le forze, militari e civili, impiegate sulla superficie a portare avanti una guerra la cui conclusione sarebbe dipesa da quanto avvenuto nei cieli fra due o più forze aeree contrapposte. Questi caratteri generali della guerra futura presentati da Douhet erano propri di qualsiasi conflitto, combattuto in qualsiasi area geografica, all'interno o all'esterno dei nostri confini nazionali; era un'impostazione che non badava esclusivamente — a differenza di quella mitchelliana — alla lotta contro un potenziale nemico per l'Italia. Quelle regole, nell'analisi douhetiana, sarebbero valse per qualsiasi nazione, in qualsiasi momento e contro qualsiasi nemico. Per l'Italia valeva inoltre un discorso particolare, in quanto la sua stessa posizione geografica imponeva la definizione di strategie difensive. Tuttavia, Douhet non si dilungò — a differenza di Mitchell — nel tentativo di individuare quali potessero essere i termini specifici di quei piani di difesa del nostro territorio o dei piani bellici per guerre offensive al di là dei nostri confini nazionali. La sua analisi si muoveva in tutt'altra direzione; con l'innovazione tecnologica e l'avvento dell'arma aerea — di cui esaltava le caratteristiche più salienti, come la rapidità negli spostamenti, l'ampio raggio d'azione e la sorpresa nell'azione — non era cambiato solo il modo di condurre il conflitto; era infatti cambiata la sua stessa natura. La guerra nella sua globalità era divenuta totale ed integrale, perché coinvolgeva in maniera totale anche la popolazione civile e perché presupponeva l'uso dominante, integrale appunto, di un mezzo meccanico come l'aeroplano.

L'arma aerea, l'arma del futuro, era diventata quindi l'unico mezzo efficace con cui difendersi, ma soprattutto con cui attaccare le forze nemiche. Essa era nata appunto come arma offensiva per eccellenza, il cui compito consisteva nel raggiungimento e nel mantenimento del dominio aereo. Proprio la sua carica offensiva la distingueva dagli eserciti e dalle flotte e gli permetteva di dare un carattere nuovo, rivoluzionario, totale, alla guerra futura: «*(...) in questi due campi è possibile fare fronte a forze nemiche con altre sensibilmente inferiori e, di conseguenza, l'offensiva terrestre o navale deve generalmente disporre di qualche considerevole superiorità sulla difesa se si vuole avere qualche probabilità di successo (...). Un'armata aerea di forza competente possiede tale una potenza offensiva da poter produrre, contro un nemico pronto, danni così gravi ed irreparabili da determinare, in pochissimi giorni, la sconfitta più completa (...). La guerra aerea, presa nel suo vero significato, non ammette difesa, solo l'offesa: bisogna rassegnarci alle offese che il nemico ci infligge, per utilizzare tutte le risorse disponibili allo scopo di infliggere al nemico offese maggiori*» (5).

L'offensiva aerea — che Douhet non esitava a presentare nei suoi aspetti più crudi (*"L'offesa aerea ha carattere terrificante. Questo carattere è di natura morale: è qualche cosa come quelle terribili maschere che un tempo impiegavano i guerrieri cinesi per incutere terrore al nemico"*) (6) aveva quindi un carattere totalmente nuovo, tale da mutare radicalmente il modo di condurre una guerra. Il concetto di offesa aerea nella dottrina douhetiana risultava infatti più completo che non nelle enunciazioni strategiche passate e nelle tesi di Mitchell, in quanto comprendeva, per la sua stessa natura, anche il concetto di difesa: «*La difesa aerea è fatta di offesa aerea, per difendere bisogna attaccare, per difendere bisogna offendere più fortemente. Occorre un'Armata dell'aria capace di impadronirsi e di conservare il dominio dell'aria (...). Acquistato il dominio dell'aria, allora l'Armata dell'aria può e deve prestare il suo concorso alle Armate sorelle per facilitare il loro compito, distruggendo ferrovie, navi, stabilimenti, arsenali*» (7).

---

(5) Cfr. G. Douhet, *Il Dominio dell'Aria*, Milano 1932, p. 64.

(6) Cfr. G. Douhet, *La Guerra Integrale*, Roma 1929, p. 412.

(7) Cfr. G. Douhet, *Scritti Inediti*, Firenze 1951, pp. 33-34.

La strategia della guerra aerea offensiva poggiava su due elementi tattici fondamentali: uno era costituito dal concetto di "resistere alla superficie per far massa nell'aria" e il secondo dal carattere di "sorpresa" che l'arma aerea possedeva in più rispetto alle altre forze armate tradizionali.

Il primo concetto, quello di resistenza sulla superficie, ricordava quello mitchelliano che affermava: «*No decision can be reached on the ground before a decision is gained in the air*». Tuttavia l'azione offensiva da parte della forza sulla superficie assumeva, nell'impostazione douhetiana, maggior importanza rispetto a quella presente nello schema mitchelliano, in cui l'azione offensiva dipendeva innanzitutto dal raggiungimento del dominio dell'aria (od anche della sola supremazia temporanea) da parte delle forze aeree.

Dal primo elemento di resistenza delle forze di superficie derivava il successo dell'azione a "sorpresa", nella cui potenzialità tattica contro l'avversario Douhet confidava molto. Certamente un'azione che colpisse l'avversario improvvisamente era garanzia di supremazia, se non di vittoria: era una tattica già sperimentata nella guerra terrestre e in quella navale, ma solo in quella aerea era possibile scoprire il vero valore della sorpresa.

L'azione dell'arma aerea, infatti, poggiando proprio sul principio dell'impiego "in massa" in azioni rapide ed inaspettate costituiva, da sola, una forza potente, distruttrice, terroristica ed ovviamente deterrente (*"La maschera dell'offesa aerea è terrificante di per se stessa; bisogna evitare che questo suo potere terrificante non si esalti grazie alla sorpresa della sua apparizione"*)[8], contro cui era necessario prepararsi per non farsi cogliere di sorpresa, inaspettatamente, e quindi subire maggiori offese. Una forza aerea in grado di agire offensivamente e di cogliere il nemico di sorpresa era l'unica forza atta a conquistare il dominio dell'aria; di conseguenza cambiavano anche le sue stesse caratteristiche, da forza ad Armata Aerea, il cui ruolo era considerato fondamentale da Douhet: «*Coll'espressione* Armata Aerea *io intendo (...) non una qualsiasi forza aerea capace di compiere una qualsiasi azione di guerra, ma bensì una forza aerea adatta alla lotta per la conquista del dominio dell'aria*»[9].

"Azione di massa", sorpresa e costituzione dell'Armata Aerea costituivano gli elementi fondamentali per il raggiungimento del dominio dell'aria. Su questi nuovi fattori chiave per la conduzione delle guerre future, Douhet dedicò gran parte dei suoi saggi, dilungandosi molto e, a differenza di Mitchell, perfezionandone il significato ed approfondendone la portata.

«L'Armata Aerea deve venire impiegata in massa. Questo principio è perfettamente identico a quello che regge la guerra terrestre e marittima. L'effetto materiale e morale delle offese aeree — come di qualunque altra offesa — è massimo quando le offese stesse vengono concentrate nello spazio e nel tempo (...). Arrecare all'avversario il massimo danno, il più rapidamente possibile. Da questo principio scaturisce immediatamente la convenienza d'iniziare la guerra aerea di sorpresa. Una Armata Aerea di forza competente possiede tale una potenza offensiva da poter produrre, contro un nemico non pronto, danni così gravi ed irreparabili da determinare, in pochissimi giorni, la sconfitta più completa» [10].

---

(8) *Ibidem.*

(9) Cfr. G. Douhet, *Il Dominio, op. cit.*, p. 113.

(10) *Ibidem,* pp. 57, 59-60.

All'Armata Aerea, dunque, le cui caratteristiche erano simili a quelle mitchelliane [11] — una forza indipendente, composta da aerei d'attacco, caccia e da bombardamento — spettava il compito principale, quello del raggiungimento del dominio dell'aria. Sul significato di questo nuovo concetto bellico Douhet scrisse ampiamente; già nel 1910, in un articolo per un giornale romano scriveva: «*Attualmente, abbiamo la piena coscienza dell'importanza del dominio del mare; non meno importante sarà, fra breve, la conquista del dominio dell'aria (...). Si combatterà dunque, ed aspramente, per il dominio dell'aria. E perciò le nazioni civili apparecchieranno e raccoglieranno i mezzi adatti; e, siccome in ogni lotta, a parità di altre condizioni, prevale il numero, così, come è avvenuto e avviene per gli Eserciti e le Marine da guerra, avverrà, per le forze aeree, una gara incessante e frenata solo da contingenze di ordine economico, ed, in causa di questa gara inevitabile, le flotte aeree andranno, man mano, ingrossando ed acquistando importanza. L'Esercito e la Marina non devono, dunque, vedere negli aerei dei mezzi ausiliari capaci di essere utili in certe determinate circostanze, no; Esercito e Marina debbono, invece, vedere negli aerei il nascere di un terzo fratello, più giovane, ma non meno importante, della grande famiglia guerresca*» [12].

A questo concetto, solo accennato nel 1910, Douhet cercò di dare, a differenza di Mitchell, un significato ed un valore fondamentali per la conduzione delle guerre future, sino a vincolargli l'esito finale, ossia la probabilità di vittoria.

«*Ora conquistare il dominio dell'aria vuol dire mettersi in grado di esplicare contro il nemico azioni offensive di un tale ordine di grandezza, superiore a tutte quelle che mente umana potè immaginare; vuol dire mettersi in grado di tagliare l'esercito e la flotta nemica dalle loro basi, impedendo loro non solo di combattere, ma di vivere; vuol dire proteggere in modo sicuro ed assoluto tutto il proprio territorio ed il proprio mare da tali offese, mantenere in efficienza il proprio esercito e la propria flotta, permettere al proprio paese di vivere e di lavorare nella tranquillità più completa; vuol dire, insomma: vincere. Rimanere battuti nell'aria, cioè ridotti all'impossibilità di volare, vuol dire venire tagliati dal proprio esercito e dalla propria flotta, vedere l'uno e l'altra impossibilitati ad agire, rimanere alla completa mercè del nemico senza alcuna possibile difesa, esposti alle più formidabili offese che esso*

---

(11) La questione dell'indipendenza dell'aeronautica militare fu affrontata da Douhet in maniera molto marginale, essendo stata istituita, nel 1923, la Regia Aeronautica, appunto come forza militare indipendente. Tuttavia, nel 1921, egli si era espresso anche sulla necessità di garantire all'arma aerea un'autonomia almeno di carattere amministrativo proprio per permetterne l'evoluzione indipendentemente dalle altre forze armate.

"L'aviazione indipendente risulterà più o meno forte a seconda dei mezzi che le verranno concessi, ma appunto perché deve essere indipendente, e quindi possedere nel suo ambito la maggior libertà di azione, siano pochi o molti i mezzi che le saranno concessi, questi debbono risultare da un bilancio indipendente. Questo bilancio crescerà man mano che nella coscienza pubblica andrà chiarendosi l'importanza del dominio dell'aria".

Douhet inoltre non escludeva la possibilità di un impiego delle forze ausiliarie, a condizione che tale impiego fosse risultato fondamentale per il raggiungimento del dominio dell'aria: "(...) *l'aviazione ausiliaria non può comunque pesare sull'esito di tale lotta (...) la possibilità di impiegare l'aviazione ausiliaria dipende dall'esito della lotta per la conquista del dominio dell'aria, esito sul quale l'aviazione ausiliaria non può comunque pesare*".

Tuttavia, nel concludere il suo paragrafo sulle forze ausiliarie, Douhet non esitava ad esprimersi in questi termini: "*... i mezzi aerei destinati all'aviazione ausiliaria sono mezzi distratti allo scopo essenziale e che risultano inutili se tale scopo non viene conseguito (...). Considerando, infine, che una volta che si sia riusciti a conquistare il dominio dell'aria, nulla impedisce, qualora si creda utile, di staccare qualche mezzo aereo dell'A.A. per impiegarlo come ausiliario, si deve per forza concludere che l'aviazione ausiliaria è inutile, superflua e dannosa. Inutile, perché incapace di agire se non possiede il dominio dell'aria. Superflua, perché se si possiede il dominio dell'aria, si può impiegare una parte dell'A.A. come ausiliaria. Dannosa, perché distrae mezzi allo scopo principale rendendo più difficile il conseguimento dello scopo principale stesso*".

Cfr. G. Douhet, *Il dominio, op. cit.*, pp. 86-87, 118, 119.

(12) *Ibidem*, pp. 32-33.

può esercitare ovunque colla massima facilità e col minimo rischio; vuol dire, insomma, essere vinti e costretti ad accettare quelle qualsiasi condizioni che al nemico piaccia imporre. Questo è il valore del dominio dell'aria» (13).

Dal raggiungimento e dal mantenimento del dominio dell'aria da parte dell'Armata Aerea nazionale dipendeva quindi l'esito finale del conflitto. Vi erano due fasi tattiche fondamentali per ottenere il dominio dell'aria su una forza aerea avversaria e per mantenerlo per tutta la durata del conflitto. Innanzitutto Douhet, come Mitchell, riconosceva alla battaglia aerea un ruolo fondamentale per il raggiungimento del dominio dell'aria; il confronto fra due forze aeree contrapposte rappresentava di fatto la base tattica iniziale, come anche l'ultimo confronto fra due forze aviatorie. Una volta che l'armata aerea vincente avesse ottenuto il dominio dell'aria (e quindi fosse stata in grado di impedire al nemico di volare o di compiere azioni offensive di rilievo) avrebbe dovuto agire, essa stessa, offensivamente contro le postazioni e il territorio del nemico, attraverso azioni di bombardamento che costituivano l'attuazione tattica e la garanzia del mantenimento del dominio dell'aria.

«Il dominio dell'aria fornisce, a chi lo possiede, il vantaggio di sottrarre tutto il proprio territorio e tutto il proprio mare alle offese aeree nemiche e di assoggettare tutto il territorio e tutto il mare nemico alle proprie offese aeree. Questo vantaggio è tale che (...) se si posseggono forze aeree adeguate, si può giungere a spezzare le resistenze materiali e morali dell'avversario, vale a dire vincere, indipendentemente da qualsiasi circostanza» (14).

Le azioni offensive portate avanti dall'Armata Aerea attraverso bombardamenti contro la superficie costituivano realmente l'unica forma di difesa possibile per una nazione coinvolta in un conflitto. E su questo punto Douhet parve molto esplicito: *«Attaccare, rispetto all'arma aerea, deve intendersi attaccare bersargli sulla superficie, bersargli che non si muovono, che si possono quindi offendere, sempre che piaccia, senza bisogno di cercarli, bersagli che, pur trovandosi sulla superficie, rappresentano le fonti e le condizioni di vita delle forze aeree avversarie»* (15).

Ciò era ancor più vero se si voleva opporre una difesa antiaerea alle incursioni sul proprio territorio da parte di velivoli nemici. Come Mitchell, anche Douhet, non ammetteva vi fossero sistemi efficaci di difesa antiaerea; solo il bombardamento dei centri vitali del nemico poteva garantire il proprio paese da incursioni e danni ancora peggiori: *«L'unica veramente efficace difesa aerea non può che essere indiretta, e cioè consistere nel diminuire la potenzialità offensiva delle forze aeree nemiche. Il mezzo più sicuro e più efficace per ottenere questo scopo è quello di distruggere le fonti dell'attività aerea nemica, fonti che si trovano sulla superficie. È sempre lo stesso principio che domina: è più agevole distruggere la potenzialità aerea nemica distruggendo i nidi e le uova dei volatori che non cercando i volatori nell'aria per abbatterli. Tutte le volte che ci si scosterà da questo principio si commetterà un errore»* (16).

Inevitabilmente nasceva il problema della individuazione dei bersagli, punti o centri vitali da cui il nemico traeva la sua forza per continuare la guerra. E su questo aspetto, più che in ogni altro, la dottrina douhetiana si scostò da quella mitchelliana. Non era solo il problema della individuazione degli obiettivi — che per le stesse caratteristiche della

---

(13) *Ibidem*, p. 27.

(14) *Ibidem*, p. 114.

(15) *Ibidem*, p. 62.

(16) *Ibidem*.

guerra moderna non potevano certo variare molto —, ma quello circa le motivazioni che spingevano gli strateghi e i responsabili militari e politici d'una nazione a concentrarsi su alcuni obiettivi invece che su altri.

Nell'analisi mitchelliana, infatti, l'elenco degli obiettivi di un bombardamento strategico variavano sulla base della definizione dei piani operativi che Mitchell redigeva di volta in volta; così era necessario rafforzare le basi lungo le coste americane, o nei territori del Pacifico, come pure le città perché quelle sarebbero state colpite immediatamente da una forza aerea nemica trasportata da grandi portaerei, scortate da potenti sottomarini. Così pure parlava della possibilità di attacchi americani alle coste e alle città industriali e popolose del Giappone. Douhet, dal canto suo, definiva genericamente una potenziale lista di obiettivi da colpire — dalle vie di comunicazione ai centri di rifornimento e di importanza militare fondamentale — precisando però che questo elenco poteva variare sulla base di considerazioni di ordine politico. Un approccio, quello douhetiano, ben più ampio di quello del generale americano, e che andava al di là dei semplici confini nazionali, non essendo dettato, solo ed esclusivamente da situazioni di allerta nazionale.

«*La scelta degli obiettivi dipende dallo scopo che si intende raggiungere; di fatto gli obiettivi variano, se si vuol conquistare il dominio dell'aria, oppure se si vuol tagliare l'esercito o la marina dalle loro basi, oppure se si vuol gettare il terrore nel paese nemico per spezzarne la resistenza morale, oppure se si intende agire contro gli organi direttivi del paese avversario. Il decidersi per uno scopo piuttosto che per un altro dipende da una quantità di considerazioni di carattere militare, politico, sociale e psicologico, dipendenti dal momento e che sul momento occorre prendere in esame (...). Su questo argomento non credo sia possibile si possano definire norme particolareggiate. Basterà tenere presente il seguente principio che regge la guerra terrestre e quella marittima: Arrecare all'avversario il massimo danno, il più rapidamente possibile*»[17].

Proprio a questo punto della dottrina subentrava il concetto di vittoria che in Douhet appariva completo nella sua esposizione logica, mentre era praticamente assente nell'analisi di Mitchell. La vittoria infatti avrebbe rappresentato, nella guerra futura douhetiana, la capacità di un'Armata Aerea di mantenere il dominio dell'aria, ma non solo nel suo significato di capacità di impedire al nemico di volare, ma anche di impedirgli la sua stessa esistenza. Ne derivava che i nuovi mezzi aerei e le loro nuove potenzialità strategiche e tattiche imponevano, nel corso della guerra futura, la lotta fra due o più forze contendenti proprio nell'ultimo tentativo di far sopravvivere le loro stesse comunità.

«... *Vincere, ossia conservare l'esistenza della collettività (...). La missione suprema delle stirpi è quella di conservarsi evolvendosi attraverso le inevitabili lotte di selezione nel supremo interesse dell'umanità. Se per vincere è necessario distruggere, uccidere, devastare, spandere la rovina e il terrore, tutto ciò si faccia purché si vinca: dopo la vittoria ci sarà il tempo di provvedere (...); incendiare villaggi, distruggere capolavori d'arte, spandere il terrore di sé, può dissuadere gli insorti a volgere contro di noi, è utile al fine supremo (...). In tempo di pace si possono elucubrare canoni e leggi sul diritto delle genti che possono illudere momentaneamente sull'influenza delle civiltà sulla guerra; di sua natura l'impiego della forza bruta non ammette limiti, restrizioni ed etichette*»[18].

---

(17) *Ibidem*, p. 59.

(18) Cfr. G. Douhet, *La Guerra, op. cit.*, p. 27 e *Difesa nazionale*, "Gazzetta del Popolo", 2 sett. 1909.

Il coinvolgimento totale della massa, intesa come popolazione civile e fronte interno, era quindi diventato inevitabile. Così anche le città o i grandi centri produttivi nemici sarebbero diventati in futuro probabili obiettivi; la loro distruzione sarebbe dipesa solo dalla conquista del dominio dell'aria da parte della forza aerea nemica, così come dalla volontà politica di attaccarle o risparmiarle. La scelta degli obiettivi dipendeva infatti da più ampie strategie politiche; era questo il significato che Douhet dava alla guerra aerea futura. Sarebbe stata una guerra totale per il suo coinvolgimento delle masse civili — anche se non parlò mai di attaccare città inermi, ma solo quelle pronte a difendersi contro l'offensiva nemica [19] —, una guerra integrale per l'uso dominante del mezzo aereo; inoltre, sarebbe stata soprattutto terroristica, perché solo attraverso il terrore si poteva obbligare il nemico alla resa. Su quest'ultimo aspetto le due dottrine, quella douhetiana e quella mitchelliana, concordavano pienamente [20].

In questi termini Douhet prospettava ai suoi connazionali gli aspetti della guerra futura che avrebbe anche potuto coinvolgere l'Italia e la sua intera popolazione.

«Io ho la profonda convinzione — scriveva Douhet — che la guerra a venire presenterà i caratteri che prospetto e perciò descrivo il diavolo come lo vedo, senza caricare artificialmente le tinte. Errare è umano quindi posso anche sbagliare, ma il pericolo di errore non mi turba perché l'errore non può, in alcun modo, generare un danno. Al riguardo la mia coscienza è tranquilla (...). La guerra a venire, per la sua stessa forma terribile e atroce, sarà così formidabile produttrice di terrore e di disorganizzazione, ed una così grande dissolvitrice della vita sociale delle nazioni in lotta che, con perdite materiali relativamente minime, produrrà rapidamente quella rottura di equilibrio che determina da un lato la vittoria e dall'altro la sconfitta. Ma non saranno né mezze vittorie né mezze sconfitte. Saranno vittorie o sconfitte definitive ed assolute, perché le rotture di equilibrio risulteranno violentissime, appunto in virtù della grandiosità della forza offensiva che riuscirà a ottenere il predominio» [21].

Giunti alla conclusione di questo breve excursus sulla dottrina douhetiana dove abbiamo tentato di individuare, alla luce di quanto è stato scritto finora, gli elementi comuni di accordo e le disuguaglianze con quella mitchelliana, non rimane che trarre conclusioni generali sull'esperienza di Mitchell nell'insieme della storia del pensiero militare contemporaneo. L'aspetto certamente più emblematico dell'intero operato del generale americano è rappresentato dal suo tentativo di spiegare e di convincere i suoi connazionali dei caratteri che pensava sarebbero stati propri della guerra futura di cui gli Stati Uniti sarebbero state le vittime — pensiamo alla prima enunciazione dottrinale di Mitchell — oppure i protagonisti principali — ad esempio contro o in difesa dal Giappone. In queste sue analisi — e qui risiede il principale elemento di differenziazione da Douhet — Mitchell non si allontanò mai da uno schema strategico in cui dominava l'approccio difensivo. Dalla fine del primo conflitto mondiale sino al 1924, infatti, la sua analisi privilegiò sempre gli aspetti di pura difesa del territorio americano nell'eventualità di un attacco e di un tentativo di invasione da parte di una flotta navale ed aerea nemica; da quella data e fino alla fine della sua attività di scrittore e pubblicista, Mitchell affrontò il problema della guerra futura sempre con riferimento a specifici aspetti della politica strategica e militare

---

(19) *"... Non dobbiamo neppure pensare all'azione contro città inermi; sarebbe un atto di tale barbarie che rivolterebbe la coscienza del mondo civile e produrrebbe più danno a chi lo mettesse in esecuzione che a chi lo subisse".*
Cfr. G. Douhet, *Le possibilità dell'aeronavigazione*, in "Rivista Militare", 1910.

(20) A questo riguardo si vedano nel V capitolo i riferimenti delle note 56, 57, 58 e 63.

(21) Cfr. G. Douhet, *La difesa nazionale*, *op. cit.*, p. 37.

americana. Certamente, egli prospettò anche un attacco alle coste del Giappone, ma solo nell'eventualità di una risposta massiccia ad un iniziale attacco nipponico. Gli studi e le dichiarazioni di Mitchell, quindi, presero spunto da una situazione di allerta nazionale per spiegare alla comunità politica e militare americana quanto fosse cambiato il pensiero strategico e quanto fosse necessario fare per evitare la disfatta militare o un'invasione del territorio nazionale: uno spunto, quindi, totalmente diverso da quello douhetiano che si limitò ad esprimere le sue intuizioni sulle potenzialità strategiche e tattiche della nuova arma aerea. Quando queste due teorie vennero esposte in Italia e negli Stati Uniti, l'aeroplano non era altro che un traballante mezzo di locomozione, insicuro, costoso e poco o nulla collaudato in azioni belliche. Il merito di entrambi questi teorici è stato quindi quello di aver intuito le grandi capacità di quest'arma e di averne descritto, in maniera particolareggiata, l'uso tattico e strategico nelle guerre future.

Tuttavia, ad una analisi approfondita emerge chiara la differenza di fondo fra i due generali. Douhet, infatti, — e la breve analisi dei suoi scritti dovrebbe averlo messo in luce — espose una vera dottrina di guerra, con i suoi principi fissi ed immutabili nel tempo, attraverso una esposizione organica e logica che ha permesso alle sue tesi di trasformarsi in vera filosofia di guerra. Mitchell, al contrario, quando espose le sue opinioni circa la funzione dell'arma aerea si dimostrò meno coerente e troppo vincolato agli aspetti contingenti della politica internazionale e della strategia militare del suo paese. Così, a differenza di Douhet, non si può certamente definire Mitchell un vero e proprio filosofo o teorico della guerra aerea, quanto uno stratega intuitivo e lungimirante delle sorti politiche e del destino militare del suo paese. I suoi studi e la sua attività hanno valore proprio alla luce di questa sua capacità, anche se ancora troppo vincolati a situazioni contingenti. Le sue considerazioni sul pericolo giapponese e sulla necessità di una politica difensiva dei territori nel Pacifico, sebbene costituissero elementi di completezza della sua analisi iniziale, tuttavia proprio per la loro eccessiva insistenza impedirono la definizione di una dottrina strategica di impiego bellico più organica, più coerente e quindi più incidente anche nella storia del pensiero militare contemporaneo. Certamente l'esperienza di Mitchell venne a caratterizzarsi sulla base di quella che era la realtà politica, militare ed istituzionale degli Stati Uniti negli anni '20 e '30. Le sue critiche alle politiche e alle scelte militari dei suoi connazionali lo portarono quindi a formulare una dottrina bellica sulla base di una visione geostrategica particolare, vincolata ad una situazione politica internazionale contingente degli Stati Uniti. Questo approccio finì col datare l'analisi e l'esposizione della dottrina da parte del generale Mitchell. Posto a confronto con quanto scritto e detto dal generale Douhet, quindi, non è possibile pensare a Mitchell come al teorico dell'impiego bellico dell'arma aerea; egli fu soprattutto, e in maniera eccezionale, uno stratega politico e militare, anche rispetto ad altri esponenti militari, americani ed europei. Nella sua analisi certamente egli privilegiò l'uso dell'aviazione, di cui comprese le potenzialità belliche come pure la necessità di renderla indipendente dalle altre forze armate; ma prevalsero sempre le critiche alle scelte politiche e militari dei suoi superiori.

7.3 Mitchell e la tradizione dei riformisti

L'attività di Mitchell fu quindi eccezionale nella sua evoluzione per il semplice fatto di essere stata in grado di amalgamare una nuova dottrina di impiego bellico di un mezzo ancora totalmente da inventare e scoprire nelle sue reali potenzialità con una analisi critica delle condizioni in cui versavano le istituzioni militari degli Stati Uniti. Se vogliamo

individuare quale fu il vero contributo di Mitchell alla storia del pensiero e delle istituzioni militari del suo paese dobbiamo proprio ricercarlo in questa sua attività, che gli ha permesso di rimanere attuale e valido tutt'oggi. Non è certamente per mero diletto accademico o per forzature interpretative che si può giungere a questa conclusione. Se ci siamo soffermati sulla dottrina douhetiana è stato soprattutto per far comprendere le lacune presenti nella esposizione mitchelliana della dottrina dell'*air power*. Solo dopo uno studio globale del pensiero aereonautico, così come venne espresso da coloro che sono considerati i grandi teorici del dominio dell'aria, ci rendiamo effettivamente conto che, il merito, così come l'attualità e la validità di Mitchell stanno altrove.

Mitchell, infatti, si pone sulla scia di quegli uomini politici e militari americani che tentarono, e in parte riuscirono, con più o meno successo, a cambiare istituzionalmente la struttura del sistema militare nazionale. Questa loro attività si espresse sulla base di una vera e propria necessità di mutare radicalmente il sistema così come era stato strutturato dalla sua formazione, all'indomani della costituzione della federazione americana. In quest'ottica debbono venir interpretati gli scritti di Emory Upton di fine '800, in parte anche l'operato di Alfred Mahan, ma soprattutto quelli di Elihu Root e Theodore Roosevelt; nella sua globalità, l'esperienza mitchelliana ha maggior valore proprio in quest'ottica.

La sua lotta venne motivata dalla volontà di dare all'aeronautica militare uno status indipendente dalle altre forze armate; e fu proprio nel corso di questa battaglia che si rese conto dei limiti e delle contraddizioni presenti in quel sistema. L'indipendenza passò quasi in second'ordine, sebbene elemento presente costantemente nei suoi scritti e nelle sue dichiarazioni. Per quell'indipendenza affrontò anche il tribunale militare; ma la motivazione principale, alla base di tutto quanto accadde fu sempre la sua opposizione intransigente alla gestione politica ed amministrativa dei suoi superiori.

In un saggio pubblicato in Italia nel 1986 Edward N. Luttwak[22] illustrava i mali profondi presenti negli anni '80 all'interno dell'organizzazione delle forze armate americane; i toni, ma soprattutto i contenuti della sua polemica con gli alti gradi dell'amministrazione del suo paese ricordavano quelli mitchelliani di oltre mezzo secolo prima. Il suo saggio prendeva spunto dall'analisi delle operazioni fallimentari di cui furono protagoniste le forze armate degli Stati Uniti, dalla guerra del Vietnam, al tentativo di liberazione degli ostaggi in Iran, ai fatti del Libano; come negli anni '30 con il Giappone, anche allora gli Stati Uniti si confrontavano con una potenza militare, quella sovietica, che poggiava le ragioni della sua stessa sopravvivenza proprio su una perfetta organizzazione ed una potente struttura militare. Tuttavia, a differenza degli anni di Mitchell, nel secondo dopoguerra e in piena guerra fredda, la posta in gioco era maggiore; non si trattava solo ed esclusivamente dell'inviolabilità del territorio americano, quanto della sicurezza di tutto l'insieme di nazioni che componevano il blocco occidentale, oltre naturalmente al diritto di imporsi come potenza politica ed economica mondiale.

Il pessimismo che pervadeva l'intero saggio di Luttwak trovava origine da una precisa individuazione dei motivi che avevano portato al fallimento di numerose operazioni militari. Gli Stati Uniti vivevano infatti nella illusione di rappresentare una potenza militare per il fatto di aver ottenuto vittorie in momenti fondamentali del passato e di poter

---

(22) Cfr. E. N. Luttwak, *The Pentagon and the Art of War*, New York 1984 (trad. it., *Il Pentagono e l'arte della guerra*, Milano 1986).

supplire, con la loro potenza industriale e con il progresso tecnologico, ad eventuali carenze del loro sistema militare. Inoltre, affermava Luttwak, sussitevano un'eccessiva burocratizzazione del sistema ed un esasperato senso di attaccamento alla propria arma di appartenenza, tali da portare gli alti comandi americani ad una condizione permanente di inefficienza già in tempo di pace.

La prassi burocratica, affermava Luttwak, comportava una eccessiva complicatezza dei piani operativi americani, a scapito dell'efficienza del sistema in caso di necessità bellica. In nome della burocrazia si andava contro i principi strategici più elementari; si avvicendavano ai posti di comando ufficiali di "turno", desiderosi di un avanzamento rapido della loro carriera in altri incarichi, con il risultato di svolgere male e frettolosamente il compito a cui erano stati assegnati. Tuttavia, proprio la burocratizzazione del sistema, sebbene molto costosa, permetteva la creazione di occupazione e garantiva, attraverso le forniture militari in patria come all'estero, una forte domanda per la produzione di materiale bellico e per il supporto logistico.

Le conclusioni a cui giungeva Luttwak erano pervase, ovviamente, da un forte pessimismo. Accadeva, infatti, che una struttura militare, che nell'èra nucleare avrebbe dovuto essere atta ad evitare il confronto bellico fra le superpotenze, in realtà non era in grado di affrontare l'eventualità di un conflitto lungo e convenzionale, unica, vera ed auspicabile alternativa allo scontro con armi nucleari. La complicatezza dei piani operativi e la eccessiva burocratizzazione della struttura non permettevano, infatti, alle forze armate americane di addestrarsi, ma soprattutto di equipaggiarsi, con un armamento meno sofisticato e più convenzionale, facilmente prodotto e sostituibile nel corso di un conflitto di lunga durata. Il pericolo maggiore tuttavia non consisteva solo ed esclusivamente, come in passato, nel fallire lo scontro armato, ma di provocare veramente il confronto nucleare. Il rischio, affermava Luttwak, era di passare dalla pace alla guerra nucleare non per errore, ma piuttosto per l'impiego deliberato di armi nucleari come disperata reazione ad una guerra convenzionale che non si evolveva secondo i piani previsti.

A modificare totalmente le conclusioni dell'analisi di Luttwak, tuttavia, sarebbero intervenuti, agli inizi degli anni '90, due elementi: il primo, di portata storica, consistette nella fine dei regimi comunisti dell'Est europeo, con la presunta — ed è ancora troppo presto per affermarlo con certezza — fine del rischio nucleare. Il secondo elemento fu rappresentato dal conflitto del Golfo del '91, fra forze americane e multinazionali contro l'Iraq di Saddam Hussein: durante quella guerra gli Stati Uniti furono in grado di esprimere una perfetta organizzazione logistica e una precisa conduzione tattica e strategica delle operazioni belliche. Questi fatti, se in parte e temporaneamente, smentirono l'analisi e le conclusioni dello studioso americano, tuttavia fecero emergere la rilevanza di altri fattori, non prevedibili anche solamente a metà degli anni '80: innanzitutto l'affermazione, a livello mondiale, degli Stati Uniti come unica potenza militare in grado di decidere le sorti politiche e strategiche — oltrechè economiche — dell'intera comunità internazionale. La fine dei regimi comunisti all'Est e, in particolare, il ridimensionamento della potenza militare sovietica, imposta con la Perestrojka di Gorbachov e la conseguente fine della guerra fredda, unitamente ai risultati vittoriosi del conflitto nel Golfo Persico, permisero anche la ridiscussione politica e strategica dello scacchiere mediorientale: per la prima volta, dopo quarant'anni, paesi arabi ed Israele furono infatti obbligati a incontrarsi e a discutere sul loro futuro.

Tuttavia, proprio perché potenza militare indiscussa, gli Stati Uniti ora sono sempre più obbligati a rendere più flessibile e meno contraddittoria, rispetto al passato, la loro politica militare, interna, ma soprattutto, internazionale. La guerra del Golfo del '91 — primo conflitto condotto *veramente* nei termini douhetiani — fece emergere chiaramente gli aspetti innovativi delle guerre future, dove l'alta tecnologia, non necessariamente quella nucleare, si impone sul fattore umano.

A differenza degli anni in cui Mitchell operò, tuttavia, in quest'èra di tecnologia ad alta definizione, si impone la rivalutazione del fattore umano. E ciò non dipende più dal rischio nucleare. Infatti, se la fine della guerra fredda ha posto termine a quei conflitti c.d. limitati in cui la potenza americana e quella sovietica si confrontavano in aree particolarmente travagliate, dall'Indocina al Medioriente, essa ha comunque risvegliato antichi rancori che sono sfociati, nell'Est europeo, in aspri conflitti etnici, condotti ancora con mezzi e strategie tradizionali. Se a livello di superpotenza, quindi, sono mutati radicalmente i termini del confronto bellico, a favore degli Stati Uniti e con un indirizzo totalmente nuovo che guarda al *dominio dello spazio* come alternativa al confronto nucleare sulla terra, nulla pare cambiato a livello di piccole entità nazionali, se non, e a maggior ragione, a favore del modo antico e tradizionale di condurre le guerre. Non è più sufficiente dotare le proprie forze armate di nuovi e più sofisticati apparati e sistemi d'arma; è necessario considerare ora più che mai, e soprattutto più che nel recente passato, l'uomo, con le sue capacità, il suo coraggio ed anche i suoi limiti, come artefice insostituibile del modo moderno di condurre la guerra. In questo secolo, sembra essere iniziato, per non concludersi ancora, un travagliato ciclo storico che ha posto a confronto l'uomo e le innovazioni tecnologiche, alternativamente a vantaggio dell'uno o dell'altro fattore. Quando Mitchell scrisse ed operò, l'ingegneria aeronautica aveva paventato la possibilità di abbreviare i termini temporali d'un conflitto, di renderlo più intenso nel suo evolversi, ma meno logorante fisicamente e psicologicamente. L'esperienza della seconda guerra mondiale, come dei lunghi conflitti convenzionali che seguirono — si pensi all'Indocina, all'Afghanistan o alla guerra civile in Libano — avevano tuttavia fatto svanire queste speranze. Solo la minaccia nucleare, ossia la massima espressione dell'innovazione tecnologica in campo bellico, era stata in grado di evitare lo scontro finale, definitivo fra superpotenze. A livello di singole nazioni, invece, la guerra sarebbe continuata — come tuttora avviene — secondo gli antichi parametri, con il fattore umano in primo piano. Anche la guerra del Golfo del '91, nonostante il dispiegamento alleato di un armamento estremamente sofisticato, ha visto, tuttavia, imporsi l'uomo con la sua fragilità: dal terrore dei bombardamenti dei centri abitati alla resa in massa dei soldati iracheni. Ed è dall'uomo, dalla conoscenza della sua natura più profonda che è necessario partire per pianificare, ma soprattutto, se possibile, evitare lo scontro armato.

La nostra conclusione sull'intera vicenda di William Mitchell vuole soprattutto considerare questo aspetto; al di là delle invenzioni e delle innovazioni tecnologiche di cui fu testimone il generale americano negli anni fra le due guerre mondiali e al di là di quanto egli intuì e scrisse sull'*air power*, il generale William Mitchell fu innanzitutto un uomo che non temette di lottare — e lo fece tenacemente — per una più giusta e corretta amministrazione della politica di sicurezza nazionale. I suoi meriti e il suo coraggio non si limitarono ai campi di battaglia in Europa come neppure alla sperimentazione dei nuovi e traballanti mezzi aerei. Sono state soprattutto la sua tenacia e la sua azione contro la burocrazia e il conservatorismo della maggioranza dei suoi colleghi e dei suoi superiori che

permettono ancor oggi di considerare Mitchell un vero artefice ed un protagonista della storia militare contemporanea degli Stati Uniti. Oltre mezzo secolo fa, sulla base della sua sola capacità analitica e critica di studioso della realtà così come si presentava quotidianamente ai suoi occhi, egli condannò un sistema militare strutturalmente lacunoso, anche nei suoi aspetti costituzionali, troppo vincolato ad interessi privati e particolaristici. In questa sua analisi possiamo scorgere la portata e la grandezza di Mitchell: le teorie sull'uso dell'*air power* certamente segnarono una tappa fondamentale nella storia militare americana. Solo gli avvenimenti della seconda guerra mondiale e dei conflitti che seguirono evidenziarono i limiti d'una teoria formulata all'apparire sulla scena mondiale dell'aeroplano come mezzo bellico. Ciò che sopravvisse invece fu la conseguenza della sua lotta per la creazione di una aviazione militare indipendente e protagonista della pianificazione strategica americana. Anche se parecchi anni dopo la sua teorizzazione, gli Stati Uniti definirono come corpo indipendente la loro aviazione militare; era il 1947, a pochi anni dalla fine della seconda guerra mondiale che era iniziata per gli Stati Uniti con un attacco a sorpresa a Pearl Harbor, in quell'arcipelago hawaiiano che Mitchell aveva individuato come uno dei tasselli più deboli della strategia difensiva del suo paese.

È sulla base di queste considerazioni che è nato e sopravvive tuttora il mito del generale-profeta dell' *air power*: senza nulla togliere a quanto fece a questo riguardo, è tuttavia auspicabile che si inizi a guardare al generale William Mitchell come ad un uomo di guerra che, in tempo di pace, ha inteso cambiare le sorti politiche e militari future degli Stati Uniti.

FONTI E BIBLIOGRAFIA

La ricerca bibliografica e di fonti documentate per la realizzazione di questo saggio sul pensiero militare e l'operato di William Mitchell si è confrontata con due serie di problemi: innanzitutto l'estrema disponibilità di saggi e pubblicazioni sui temi di carattere più generale — in particolare le analisi di storia economica e di storia politica di fine '800 ed inizio '900 — per cui è stato necessario limitare l'analisi a testi più recenti e di notevole riferimento bibliografico. Dall'altro lato però mi sono confrontata con una estrema limitatezza di opere di carattere militare, in particolare quelle relative al pensiero e alle dottrine militari, oltre alla difficoltà di reperimento di fonti documentate.

Tuttavia, nella bibliografia che segue ho cercato di porre in rilievo le fonti e le pubblicazioni che, a mio avviso, possono essere utilizzate per uno studio completo del pensiero e della politica militare americana dall'ultimo decennio del secolo scorso alla metà degli anni '30.

FONTI

William Mitchell

Per quanto concerne lo studio e l'operato del generale William Mitchell, questa ricerca ha usufruito di fonti, manoscritti e documenti inediti. Gran parte di questo materiale è attualmente disponibile presso la Library of Congress a Washington, nella sezione relativa ai manoscritti. In oltre 60 contenitori, suddivisi per argomenti, è possibile reperire sia documenti sulla persona di Mitchell (corrispondenza e diari) che dattiloscritti redatti dallo stesso generale. Alcuni di questi sono relativi ai rapporti ufficiali che Mitchell redasse in oltre vent'anni di attività, altri sono composti per la maggioranza di bozze di stampa di articoli — alcuni dei quali non vennero pubblicati — e di materiale relativo a conferenze a cui Mitchell partecipò; altri contengono invece carte topografiche e materiale fotografico raccolto dal generale nel corso dei suoi numerosi viaggi all'estero.

Questa raccolta risulta particolarmente interessante per quel che concerne i rapporti che Mitchell redasse nel periodo antecedente e nel corso della prima guerra mondiale in relazione alle condizioni dell'aeronautica americana e di quelle di altri paesi. A questo riguardo, risulta essere certamente il più significativo il saggio *Our Faulty Military Policy*, del luglio del 1915. Presso questa sezione, inoltre, è possibile disporre dello scritto, *From Start to Finish of Our Greatest War*, che diede vita a *Memoirs of World War I* (New York, 1960) e che, riprendendo temi che il generale espose in altri documenti come, ad esempio, *Exhibit "H". Aviation Program in Europe* rappresenta un compendio delle idee del generale americano sull'esperienza degli Stati Uniti nel corso del primo conflitto mondiale. A questo riguardo ho anche cercato di completare l'analisi di Mitchell facendo riferimento al materiale relativo all' *Air Service, AEF,* reperibile presso i National Archives di Washington. Inoltre, sempre nella sezione manoscritti, è possibile disporre di materiale relativo a rapporti che altri esponenti militari, non solo americani, ma anche stranieri — si pensi ad alcuni rapporti di sir Trenchard — redassero e di cui venne a conoscenza Mitchell, che raccolse come carte private.

L'intera collezione rappresenta una fonte primaria fondamentale per uno studio completo del pensiero e dell'operato di Mitchell. Tuttavia, per questa ricerca, è stato necessario ricorrere anche a documenti disponibili presso i National Archives di Washington, nella sezione *Old Army and Naval Historical Records.* Alcuni dei manoscritti furono comunque in seguito pubblicati — proprio perché destinati a riviste o perché facenti parte di bozze di stampa — mentre altri rimasero a livello di semplice studio. La ricerca quindi si è mossa su fonti primarie stampate e su altre non ancora pubblicate.

Sono state quindi analizzate le seguenti pubblicazioni di Mitchell: *Our Air Force*, New York 1921; *Winged Defense,* New York 1925 e *Skyways*, New York 1930.

Per quanto concerne dichiarazioni ed articoli di Mitchell apparsi su riviste e periodici è stato fonte di abbondante materiale: "The Saturday Evening Post" (1924-1930), in particolare gli articoli di Mitchell *Aeronautical Era,* 20 dec. 1924; *American Leadership in Aeronautics*, 10 jan. 1925; *Aircraft Dominate Seacraft*, 24 jan. 1925; *How Should We Organize Our National Air Power?,* 14 mar. 1925 e *A Glance at World Aeronautics,* 19 apr. 1930.

"Aviation"(1921-1925) mi ha permesso di usufruire di materiale non solo in relazione all'operato di Mitchell (si pensi a *Air Power Has Come to Stay,* 14 aug. 1922, *Col Mitchell's Statement on Goverment Aviation,* 14 sept. 1925, The *Mitchell Plan,* 12 oct. 1925), ma anche in relazione al dibattito ed alle polemiche che sorsero ed ebbero come protagonista Mitchell *(Ostfriesland Sunk by 2000-lb. Aircraft Bomb,* 1 aug. 1921; *Report on Bombing Tests,* 1 sept. 1921; *Problems of the Independent Air Force,* 20 nov. 1922 redatto dall'allora Air Attachè italiano a Washington, Guidoni; i rapporti sugli avvenimenti relativi al processo, *The Mitchell Trial* 23 nov. e 7 dec. 1925).

"Liberty" (1925-1936) è stata invece utilizzata come fonte per gli scritti relativi alla analisi geostrategica relativa al Giappone *(The Next War. What About Our National Defense,* 27 jun. 1931; *Are We Ready four War With Japan,* 30 jan. 1932; *Will Japan Try to Conquer the United States,* 25 jun. 1932).

Fondamentale tuttavia è stato l'apporto del quotidiano "The New York Times" (1919-1941) che mi ha permesso di ricostruire quasi quotidianamente il dibattito relativo alle questioni militari e strategiche degli Stati Uniti in quegli anni e alle vicende in cui Mitchell venne coinvolto. Altre fonti, seppur di minor importanza, sono state le seguenti riviste:

- "U.S. Air Service", 1919-1926;
- "Flying and Popular Aviation", 1940-1943;
- "Congressional Digest", 1925;
- "Review of Reviews", 1920-1921;
- "World's Work", 1919-1921.

Fra i manoscritti, si sono dimostrati certamente i più interessanti e completi nella loro analisi i seguenti saggi:

- *The Mission of an Air Force in the Military Organization of the United States,* non datato, che appare anche con il titolo *Distribution of Air Duty Between Army and Navy (Paper on Coast Defense);*
- *Notes Concerning a Proposed Aeronautical Branch,* 1912-1913;
- *Why We Need A Department of the Air,* 1919;
- *Has The Air Power Made the Battleship Obsolete?,* 1921;

- *What the Next War Will Be Like,* 1922;
- *Fundamental Principles for the Employment of the Air Service,* 1924;
- *Strategical Aspect of the Pacific Problem,* 1924;
- *The Statement of William Mitchell Concerning the Recent Air Accidents,* 1925;
- *The Defense Against Aircraft,* 1925;
- *Tactical Application of Military Aeronautics,* probabile 1925;
- *Our Future Defense,* 1927;
- *Suppose Japan Surprise Us,* probabile 1927;
- *America, Air Power and the Pacific,* 1928;
- *Political and Military Conditions in the Far East,* 1928;
- *Suggested by War Plans Division,* 1928;
- *Who Leads World in Aeronautics?,* 1929.

Questo elenco rappresenta solo una parte dei manoscritti più importanti del generale americano; nella raccolta, tuttavia, ne appaiono altri di minore importanza e che ebbero minore eco presso l'opinione pubblica americana, come ad esempio *Some Considerations Regarding a Limitation of Armaments* e *The Effect of Air Power on the Modification and Limitation of International Armaments,* entrambi non datati, ma risalenti presumibilmente nel periodo in cui Mitchell partecipò come *air adviser* alla conferenza sul disarmo a Washington.

Presso la Library of Congress, Division of Bibliography, è inoltre disponibile un elenco delle principali pubblicazioni sia di Mitchell che relative al suo operato ed ha come titolo *A List of References on Brigadier General William Mitchell, 1879-1936;* purtroppo questa catalogazione è datata 1942 e necessiterebbe di un aggiornamento.

BIBLIOGRAFIA

William Mitchell

Per quanto concerne opere relative a William Mitchell risulta ancora oggi fondamentale la biografia di A.F. Hurley, *Billy Mitchell, Crusader of Air Power,* New York 1964 per la particolareggiata e documentata analisi della vita e delle principali opere del generale americano; inoltre l'opera di B. Davis, *The Billy Mitchell Affair,* New York 1976 rappresenta certamente la migliore ricostruzione storica degli avvenimenti che videro Mitchell protagonista e critico dell'operato dei suoi superiori dalla fine del primo conflitto mondiale sino al processo del 1925, analizzato da Davis nei minimi particolari.

Uno studio dettagliato della dottrina mitchelliana dell'*air power,* posta a confronto con la storia del pensiero e delle azioni militari degli Stati Uniti dal XVIII secolo sino al secondo dopoguerra è rappresentato dal capitolo XI, *A Strategy of Air Power: Billy Mitchell* nel saggio di R.F. Weigley, *The American Way of War,* Bloomington 1973. Un'analisi comparata del pensiero mitchelliano con quello di altri teorici del dominio aereo è presente inoltre in altri due saggi di notevole rilevanza: E. Warner, *Douhet, Mitchell, Seversky: Theories of Air Warfare,* in E.M. Earle (ed.), *Makers of Modern Strategy, Military Thought from Machiavelli to Hitler,* Princeton 1943, e nel saggio di D. MacIsaac, *Voices from the Central Blue: the Air Power Theorists,* nell'edizione più recente di questo libro curata da P. Paret, *Makers of Modern Strategy, from Machiavelli to the Nuclear Age,* Princeton 1986. Una considerazione del tutto particolare all'operato di Mitchell è stata riservata da M.S. Sherry nel suo saggio *The Rise of American Air Power,* New Haven 1987, che rappresenta l'ultimo documento di rilievo sulla nascita della forza aerea americana e le dottrine di impiego bellico del mezzo aereo. Gli studi di L.H. Brune, *The Origins of American National Security Policy: Sea Power, Air Power and Foreign Policy 1900-1941,* Kansas 1981, e J.T. Lowe, *A Philosophy of Air Power,* New York 1984 hanno invece il pregio di fornire un interessante quadro dell'insieme della politica militare americana di quel periodo, della nascita e dello sviluppo della dottrina mitchelliana. In particolare, il saggio di Lowe si spinge a tentare una analisi globale del pensiero aeronautico mondiale nel ventennio fra le due guerre non perdendo mai di vista l'operato di Mitchell.

La politica militare e il pensiero navale dal 1880 al 1922

La disponibilità bibliografica relativa all'analisi della situazione politica, economica e militare degli Stati Uniti negli ultimi decenni del secolo scorso sino alla prima guerra mondiale è così ampia da obbligare lo studioso odierno ad una selezione sistematica dei testi e dei saggi più significativi. A questo riguardo sono state pubblicate, anche in Italia, opere che forniscono un quadro bibliografico ampio e completo circa i problemi presi in esame. Uno di questi è rappresentato dal saggio di A. Aquarone, *Le origini dell'imperialismo americano. Da McKinley a Taft,* Bologna 1973 che rappresenta tuttoggi uno strumento di ricerca completo sulle problematiche relative all'apertura degli Stati Uniti al commercio e alle relazioni politiche internazionali. Uno studio più recente e che fornisce indicazioni bibliografiche complete e più aggiornate è rappresentato dal saggio di J. L. Thomas, *The Great Republic: A History of the American People,* Lexington 1985 (trad. it.: *La nascita di una potenza mondiale, Gli Stati Uniti dal 1877 al 1920,* Bologna 1988). La raccolta di saggi a cura di W.A. Williams, *From Colony to Empire. Essays in the History of American Foreign Relations,*

New York 1972 (trad. it.: *Da colonia ad impero. La politica estera americana 1750-1970,* Bari 1982) e il saggio di W. La Feber, *La formazione dell'impero americano,* in N. Tranfaglia, M. Firpo (ed.), *L'età contemporanea,* Torino 1988, rappresentano indubbiamente le analisi più critiche in riferimento alla politica estera americana di inizio secolo, con tutte le implicazioni di ordine politico, economico ed ideologico.

Per quanto concerne, in particolare, lo studio della politica militare seguita dagli Stati Uniti negli ultimi decenni del secolo scorso ed inizio '900 risulta di estremo interesse il volume di T.H. Williams, *The History of American Wars. From 1745 to 1918,* Baton Rouge 1981, non solo per l'analisi approfondita dei maggiori avvenimenti militari in cui furono coinvolti gli Stati Uniti, ma in particolare per l'accurata scelta delle fonti bibliografiche. Propedeutico a qualsiasi studio sulla storia militare americana risulta inoltre il saggio di E.M. Coffman, *The Old Army. A Portrait of the American Army in Peacetime, 1784-1898,* Oxford 1986, fondamentale per la comprensione delle maggiori problematiche relative alla evoluzione della struttura militare americana e per i notevoli riferimenti a fonti primarie di storia militare.

In relazione al pensiero militare oltre al saggio di R.W. Weigley, *American Strategy from Its Beginning through the First World War,* in P. Paret (ed.), *op. cit.,* 1986 risultano propedeutici alcuni testi fra cui K.J. Hagan, W.R. Roberts (ed.), *Against All Enemies. Interpretations of American Military History from Colonial Times to the Present,* New York 1986 e R.F. Weigley, *The History of the United States Army,* New York 1967.

Un quadro d'insieme completo e che può rappresentare una guida alla studio del pensierio espansionista e militare americano è dato dal testo a cura di P. Bairati, *I profeti dell'impero americano,* Torino 1975 in cui il curatore ha proceduto ad una scelta particolareggiata dei manoscritti di teorici quali Fiske, Strong, Upton. Per quanto concerne il pensiero e la riforma del sistema militare americano sono stati utilizzati per questa ricerca due saggi fondamentali. Il primo è rappresentato dalla raccolta di manoscritti di Elihu Root, *The Military and Colonial Policy of the United States,* R. Bacon, J. Brown Scott (ed.), Cambridge (Mass.) 1916 e il secondo dal libro di P. C. Jessup, *Elihu Root,* New York 1964 che insieme garantiscono una visione completa del pensiero e dell'azione di questo autorevole rappresentante della politica militare americana di inizio secolo.

Per quanto riguarda la storia del pensiero e della politica navale degli Stati Uniti di fine secolo scorso risulta ancora fondamentale l'opera di H. Sprout, M.T. Sprout, *The Rise of American Naval Power,* New York 1967 a fianco di M.T. Sprout, *Mahan: Evangelist of Sea Power,* in E.M. Earle, *op. cit.,* 1943 e P. A. Crowl, *Alfred Thayer Mahan: The Naval Historian,* in P. Paret, *op. cit.,* 1986 che, insieme, offrono un quadro completo e definitivo sul teorico del *sea power.* Per l'analisi del pensiero mahaniano, svolta in questa ricerca, ho usufruito di alcune pubblicazioni originarie e di alcune raccolte pubblicate più recentemente. Per quel che concerne opere originarie sono stati analizzati i seguenti saggi, A.T. Mahan, *Interest of America in Sea Power,* New York 1897, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783,* Boston 1890, *The Influence of Sea Power Upon French Revolution and Empire, 1793 - 1812,* Boston 1892, *Lessons of the War with Spain,* Boston 1898, *Sea Power and Its Relations to the War of 1812,* New York 1905 e l'articolo, pubblicato nell' "Harper's New Monthly Magazine", nel 1898, dal titolo *Current Fallacies upon Naval Subjects.* Per quanto concerne altre opere di Mahan sono stati ampliamente utilizzati i volumi, *Letters and Papers of Alfred Thayer Mahan,* R. Seager II, D.D. Maguire (ed.), Annapolis 1975, 3 volumi e A. Wescatt (ed.), *Mahan and Naval Warfare,* Boston 1918.

Una guida completa e dettagliata alle fonti per lo studio di oltre 150 anni della politica navale americana è data dal volume di R.G. Albion, *Makers of Naval Policy, 1798-1947*, Annapolis 1980.

Risulta sempre interessante, sebbene ormai datato, il saggio di G.T. Davis, *A Navy Second to None*, New York 1940.

Una analisi dettagliata della situazione navale mondiale alla vigilia dei più importanti incontri internazionali sul disarmo è data dai due volumi di S. Roskill, *Naval Policy Between the Wars*, il primo volume *The Period of Anglo-American Antagonism, 1919-1929*, London 1968, e il secondo *The Period of Reluctant Rearmament, 1929-1939*, Annapolis 1976.

Per quanto riguarda lo studio che ho condotto sinteticamente in questa ricerca in relazione alla conferenza di Washington sono stati analizzati i seguenti volumi: la raccolta di documenti *Conference on the limitation of Armament,* Washington 1922 e l'analisi, particolareggiata, di quegli incontri condotta da R.L. Buell, *The Washington Conference*, New York 1922. In relazione agli incontri di Washington e alla comparsa sulla scena internazionale dell'aviazione navale è stato fondamentale l'apporto del saggio di H. Sprout., M.T. Sprout, *Toward a New Order and Sea Power*, New York 1969. È risultata inoltre utile per la comprensione del problema dell'aviazione navale negli Stati Uniti l'opera di R.E. McClendon, *The Question of Autonomy for the U.S. Air Arm, 1907-1945*, Montgomery 1952.

Il primo conflitto mondiale: la partecipazione americana e la nascita delle dottrine aeronautiche

Oltre ai rapporti redatti da William Mitchell in relazione alla politica militare ed aeronautica americana degli Stati Uniti e sul fronte europeo nel corso della prima guerra mondiale — documentati e raccolti presso la Library of Congress — sono stati utilizzati per questo studio numerosi saggi, alcuni dei quali si sono dimostrati strumenti indispensabili per la ricerca di fonti primarie. Fra questi, certamente i più importanti e completi sono stati I.B. Holley jr., *Ideas and Weapons*, New Haven 1953 e, sempre dello stesso autore, *An Enduring Challenge: The Problem of Air Force Doctrine*, Colorado 1974. I saggi di H.H. Arnold, *Global Mission,* New York 1949 e di De Witt S. Copp, *A Few Great Captains*, New York 1980 si sono rivelati strumenti fondamentali per la ricostruzione particolareggiata degli avvenimenti che hanno caratterizzato la nascita e l'evoluzione della struttura aeronautica militare americana e la sua partecipazione ai due conflitti mondiali.

Indispensabile, inoltre, per quanto concerne tutti gli aspetti relativi al coinvolgimento americano alla grande guerra e quindi per la dettagliata bibliografia a cui ho fatto riferimento è il testo di E.M. Coffman, *The War to End All War, The American Military Experience in World War I*, Madison 1986. Un ottimo strumento per la ricerca di materiale documentato sui rapporti fra politici e militari nel ventennio antecendente la prima guerra mondiale è rappresentato dal saggio di R. Challener, *Admirals, Generals, and American Foreign Policy, 1898-1914*, Princeton 1973.

Inoltre il saggio di R.E. McClendon, *The Question of Autonomy for the US Air Arm, 1907-1945*, Montgomery 1952 ha il pregio di illustrare tutti gli aspetti relativi al dibattito sull'indipendenza aviatoria in circa quarant'anni di attività politica, militare ed estera, degli Stati Uniti.

Per lo studio della nascita di altre strutture aviatorie nazionali e le loro dottrine ho usufruito di alcuni testi fondamentali come la biografia di A. Boyle, *Trenchard*, London 1962 e il saggio di H.M. Hyde, *British Air Policy Between the Wars*, London 1976. Per quanto riguarda gli studi condotti dall'*intelligence* britannica sulla nascita e l'evoluzione delle forze aeronautiche mondiali e le loro dottrine, ho fatto riferimento al Public Record Office, sito a Kew Garden nei pressi di Londra, in cui sotto la catalogazione "Air 10" sono disponibili alcuni interessanti rapporti, tra cui:

- *Special British Aviation Mission to the United States of America. General Technical Report*, 12 aug. 1918, n. cat. 354;
- *Notes on German Aviation*, jan. 1926, n. 10, n. cat. 1324;
- *Notes on Aviation in USA*, 1925, n. 11, n. cat. 1325 e ampliamente utilizzato per questa ricerca;
- *Notes on Aviation in Japan*, 1925, n. 12, n. cat. 1326 in cui il servizio di *intelligence* britannica afferma: «*No information is available regarding organization for war purposes*», che sbalordisce se confrontato con i rapporti dettagliati redatti da Mitchell sulla potenza militare ed aviatoria nipponica proprio in quegli anni;
- *Notes on Italian Aviation* 1926, n. 13, n. cat. 1327;
- *Notes on French Air Services*, apr. 1927, n. 14, n. cat. 1328.

Una guida fondamentale per la ricerca bibliografica sulla nascita e l'evoluzione di un'altra grande aviazione militare, quella tedesca, è data dal testo di E. L. Homze, *German Military Aviation. A Guide to the Literature*, New York 1984.

In relazione alla breve analisi che ho condotto sul pensiero di Giulio Douhet ho fatto riferimento ai seguenti testi: *Il Dominio dell'Aria*, nell'edizione pubblicata a Milano nel 1932, con la prefazione di Italo Balbo e in cui sono presenti i saggi douhetiani: *Probabili Aspetti della Guerra Futura*, che venne pubblicato nel 1928 tra i "Quaderni dell'Istituto Nazionale Fascista di Cultura"; *Riepilogando*, apparso sulla "Rivista Aeronautica" nel novembre del 1929 e l'ultimo scritto di Douhet *La Guerra del 19...*, pubblicato sempre sulla "Rivista Aeronautica" nel marzo del 1930, pochi giorni dopo la sua morte.

Sono stati inoltre analizzati i seguenti saggi di Douhet: *La guerra integrale*, Roma 1929; *Scritti Inediti*, Firenze 1951 e gli articoli *Difesa Nazionale*, in "Gazzetta del Popolo", 2 sett. 1909; *Le possibilità di aeronavigazione*, in "Rivista Militare", 1910, *Controffensiva*, in "Rivista Aeronautica", nn. 3-4, 1955.

Per un'analisi comparata fra il pensiero di Douhet, Mitchell e di altri rappresentanti del pensiero aeronautico mondiale sono stati ampliamente utilizzati i saggi più sopra citati di E. Warner e di D. Mac Isaac.

ALTRI SAGGI ED ARTICOLI

Abrams R.H. (ed.), *The Issues of the Populist and Progressive Era, 1892-1912*, Columbia (S.Ca.) 1969.

Alger J.L., *The Quest for Victory. The History of the Principles of War*, Westport 1982.

Andrade E., *The United States Navy and the Washington Conference*, in "Historian", 1969, may.

Aquarone A. (a cura di), *Antologia degli scritti politici di Thomas Jefferson*, Bologna 1961.

Bairati P. (a cura di), *Storia del Nord America*, Firenze 1978.

Barnes F., *Cartridges of the World*, Boston 1989.

Beale H.K., *Theodore Roosevelt and the Rise of America to World Power*, Baltimore 1956.

Becker W.E., Wells S.F. jr. (ed.), *Economics and World Power*, New York 1984.

Becker W.E., *1899-1920 America Adjust to World Power*, in W.E. Becker, S.F. Wells jr. (ed.), *Economics and World Power*, New York 1984.

Bernardi G., *Il disarmo navale fra le due guerre mondiali (1919-1939)*, Roma 1975.

Bernardi G., *Sessant'anni di discussioni sul disarmo*, in "Rivista Marittima", 1983, n. 2.

Blackesiee G.H., *The Japanese Monroe Doctrine*, in "Foreign Affairs" 1933, jul..

Blum J. M., *Woodrow Wilson and the Politics of Morality*, Boston 1956.

Borg D., Okamoto S. (ed.), *Pearl Harbor as History*, New York 1973.

Braisted W.R., *The United States Navy's Dilemma in the Pacific, 1906-1909*, in "Pacific Historical Review", 1957, aug..

Brodie B., *Strategy in the Missile Age*, Princeton 1959.

Brodie B., *War and Politics*, London 1974.

Brown C.H., *Agents of Manifest Destiny*, Chapell Hill 1980.

Carter W.H., *Elihu Root. His Service as Secretary of War*, in "North American Review", 1904, jan..

Coletta P.E., *Admiral B.A. Fiske and the American Navy*, Laurence 1979.

Commager H.S., *The American Mind*, New Haven 1950.

Cooper M., *The German Air Force, 1933-1945*, London 1981.

Cora G., *Il disarmo navale e la conferenza di Washington (1921-1922)*, in "Rivista di studi politici internazionali", 1964, apr.- giu..

Crabb C.V. jr., *The Doctrines of American Foreign Policy*, Baton Rouge 1982.

Crapol E.P., Schonberger H., *La scelta dell'espansionismo mondiale 1865-1900*, in W.A. Williams, *Da colonia a impero. La politica estera americana 1750-1970*, Bari 1982.

Dalleck R., *Franklin D. Roosevelt and American Foreign Policy, 1932-1945*, New York 1979.

De Cecco M., *Moneta e Impero*, Torino 1979.

Degler C.N., *Out of Our Past. The Forces that Shaped Modern America*, New York 1984.

Dingham R., *Power in the Pacific: The Origin of Naval Arms Limitation, 1914-1922*, Chicago 1976.

Facon P., *L'aviation dans une revue interarmes de l'entre-deux-guerres: la Revue Militaire Gènèrale, 1923-1938*, in "Revue Historique des Armèes", 1977, n. 2.

Ferrel R.H. (ed.), *America as a World Power, 1872-1945*, Columbia (S.Ca.) 1971.

Finney R.T., *History of the Air Corps Tactical School, 1920-1940*, Montgomery 1955.

Fite G.C., *Republican Strategy and the Farm Vote in the Presidential Campaign of 1896*, in "The American Historical Review", 1960, jul..

Freidel F., *Dissent in the Spanish-American War and the Philippines Insurection*, in S.E. Morison, F. Merk, F. Freidel (ed.), *Dissent in Three American Wars*, Cambridge (Mass.) 1970.

Friedman M., Jacobson Schwartz A., *A Monetary History of the United States, 1867-1960*, New York 1963 (trad. it.: *Il dollaro. Storia monetaria degli Stati Uniti*, Torino 1979).

Fullam W.F., *Battleship and Air Power*, in "Sea Power", 1920, dec..

Futrell R.F., *Ideas, Concepts, Doctrine: A History of Basic Thinking in the United States Air Force, 1907-1964*, Montgomery 1971.

Gelfand L.R., *Herbert Hoover, the Great War and Its Aftermath, 1914-1923*, New York 1979.

Gollin A., *The Impact of Air Power on the British People and the Government, 1909-1914*, Stanford 1989.

Greene R., *The Military View of American National Policy*, in "The American Historical Review", 1961, jan..

Greer T.H., *The Development of Air Doctrine in the Army Air Arm, 1917-1941*, Washington 1985.

Grenville J.A.S., *American Naval Preparation for War With Spain, 1896-1898*, in "Journal of American Studies", 1968, n. 1.

Grenville J.A.S., *Diplomacy and War Plans in the United States, 1890-1917*, in P.M. Kennedy (ed.), *The War Plans of the Great Powers, 1880-1914*, London 1978.

Grenville J.A.S., Young G.B., *Politics, Strategy and Diplomacy: Studies in American Foreign Policy 1873-1917*, New Haven 1966.

Hagan K.J., *The Historical Significance of American Naval Intervention*, in R. Highan (ed.), *Intervention or Abstention. The Dilemma of American Foreign Policy*, Lexington 1975.

Hagan K.J., Roberts W.R. (ed.) *Against All Enemies. Interpretations of American Military History from Colonial Times to the Present*, New York 1986.

Haines G.K., *American Myopia and the Japanese Monroe Doctrine*, in "Prologue", 1981, sum.

Haley P.E., *Revolution and Intervention: The Diplomacy of Taft and Wilson with Mexico, 1910-1917*, Cambridge (Mass.) 1970.

Heinrichs W.H. jr., *The Role of the United States Navy*, in D. Borg, S. Okamoto (ed.), *Pearl Harbor as History*, New York 1973.

Herring H., *A History of Latin America*, New York 1968 (trad. it.: *Storia dell'America Latina*, Milano 1971).

Hezlet A., *Aircraft and Sea Power*, London 1970.

Highan R. (ed.), *Intervention or Abstention. The Dilemma of American Foreign Policy*, Lexington 1975.

Hofstadter R. (a cura di), *Le grandi controversie della storia americana*, Roma 1966.

Horsman R., *Race and Manifest Destiny*, Cambridge (Mass.), 1981.

Hutchins J.G.B., *The American Maritime Industries and Public Policy, 1789-1914*, Cambridge (Mass.) 1951.

Iriye A., *Pacific Estrangement. Japanese and American Expansion, 1897-1911*, Cambridge (Mass.) 1971.

Iriye A., *From Nationalism to Internationalism. US Foreign Policy to 1914*, London 1977.

Ishii K., *The Permanent Bases of Japanese Foreign Policy*, in "Foreign Affairs", 1933, jan..

Israel F.L. (ed.), *The State of the Union Messages of the Presidents: 1790-1966*, New York 1966.

Jones N., *The Beginnings of Strategic Air Power. A History of the British Bomber Force 1923-1939*, London 1987.

Karp W., *The Politics of War*, New York 1979.

Karsten P., *The Naval Aristocracy*, New York 1972.

Kennedy P.M. (ed.), *The War Plans of the Great Powers, 1880-1914*, London 1978.

La Feber W., *The New Empire: An Interpretation of American Expansion 1860-1898*, Ithaca 1963.

Leffler M.P., *1921-1932, Expansionist Impulse and Domestic Constraint*, in W.M. Becker, S.F. Wells jr. (ed.), *Economics and World Power*, New York 1984.

Leffler M. P., *American Policy Making and European Stability 1921-33* , in "Pacific Historical Review", 1977, may.

Leopold R.W., *E. Root and the Conservative Tradition*, New York 1954.

Liska G., *Career of Empire, America and Imperial Expansion Over Land and Sea*, Baltimore 1978.

Livermore S.W., *The American Navy as a Factor in World Politics, 1903-1913,* in "The American Historical Review", 1958, jul..

Livezey W.E., *Mahan on Sea Power*, Norman 1981.

Loy V., *Il pensiero militare di Douhet nella sua priorità e nella sua applicazione,* in "Rivista Aeronautica", 1956, sett..

Luraghi R., *Economia e società degli Stati Uniti tra l'800 e il '900,* Firenze.

Luttwak E.N., *The Pentagon and the Art of War*, New York 1984 (trad. it. *Il Pentagono e l'arte della guerra*, Milano 1986).

MacGuire R.A., *Economic Causes of Late-Nineteenth Agrarian Unrest: New Evidence*, in "The Journal of Economic History", 1981, dec..

Mason H.M. jr., *The United States Air Force*, New York 1976.

May E.R., *The Development of Political-Military Consultation in The United States*, in "Political Science Quarterly", 1955, jun..

Mayhew A., *A Reappraisal of the Causes of Farm Protest in the United States, 1870-1900*, in "The Journal of Economic History", 1972, jun..

Millis E., *Arms and Men: A Study in American Military History*, New York 1956.

Morton L., *War Plan Orange*, in "World Politics", 1959, jan..

Motta P.G., *L'industria degli armamenti in Italia*, Torino 1990.

Myers M.G., *A Financial History of the United States*, New York 1970.

Nenninger T.K., *The Army Enters the Twentieth Century, 1904-1917*, in K.J. Hagan, W.R. Roberts, *Against All Enemies. Interpretations of American Military History from Colonial Times to the Present*, New York 1986.

Ninkowich F., *Ideology, the Open Door and Foreign Policy*, in "Diplomatic History", 1982, spr..

Niveau M., *Storia dei fatti economici contemporanei*, Milano 1972.

Nugent W.T.K., *Money and American Society, 1865-1880*, New York 1968.

Paolino E.N., *The Foundation of the American Empire: William H. Seward and U.S. Foreign Policy*, Ithaca 1973.

Pletcher D.M., *1861-1898, Economic Growth and Diplomatic Adjustment*, in W.H. Becker, S.F. Wells jr. (ed.), *Economics and World Power,* New York 1984.

Posen B.R., *The Sources of Military Doctrine. France, Britain, and Germany Between the World Wars*, Ithaca 1984.

Rappaport A., *The Navy League of the United States*, Detroit 1962.

Roscoe T., *On the Seas and the Skies: A History of the U.S. Navy's Air Power*, New York 1970.

Rosenberg E.S., *Foundations of the United States International Financial Power: Gold Standard Diplomacy, 1900-1905*, in "Business History Review", 1985, sum..

Seager R. II, *Ten Years Before Mahan: The Unofficial Case of the New Navy, 1880-1890*, in "Mississippi Valley Historical Review", 1953, n. 50.

Seed G., *British View of American Policy in the Philippines Reflected in Journals of Opinion, 1898-1907*, in "Journal of American Studies", 1968, n. 1.

Sharkey I.R.P., *Money, Class and Party*, Baltimore 1959.

Simpson B.M., *War, Strategy and Maritime Power*, New Brunswick 1977.

Sloan G.R., *Geopolitics in United States Strategy Policy, 1890-1987*, New York 1988.

Smith D.M., *Robert Lansing and the Formulation of American Neutrality Policies, 1914-1915*, in "The Mississippi Valley Historical Review", 1956 jun..

Smith P.S., *National Interest and American Intervention, 1917: An Historiographical Appraisal*, in "Journal of American History", 1965, jun..

Smythe D., *AEF Strategy in France 1917-1918*, in "Army Quarterly and Defense Journal", 1985, n. 2.

Sternberg F., *Le conflit du siécle. Capitalisme et Socialisme à l'épreuve de l'histoire,* Paris 1958.

Stimson H.L., *Bases of American Foreign Policy During the Last Four Years*, in "Foreign Affairs", 1933, apr..

Testi A., *Progressive Era,* in P. Bairati (a cura di), *Storia del Nord America*, Firenze 1978.

Thorne C., *The Limits of Foreign Policy. The West, the League and the Far Eastern Crisis, 1931-1993,* New York 1973.

Timberlake R. jr., *Repeal of Silver Monetization in the Late Nineteenth Century*, in "Journal of Money, Credit and Banking", 1978, feb..

Trimble W.F., *The Naval Aircraft Factory. The American Aviation Industry and Government Competition, 1919-1928*, in "Business History Review", 1986, sum..

Unger I., *The Greenback Era. A Social and Political History of American Finance 1865-1879*, Princeton 1964.

Van Borries V., *The New Empire: America in the Spanish-American War*, in "Strategy and Tactics", 1986, n. 1.

Van Meter R.H. jr., *The Washington Conference of 1921-1922: A New Look*, in "Pacific Historical Review", 1977, nov..

Vauthier P., *La doctrine de guerre du gènèral Douhet*, Paris 1935.

Vevier C., *American Continentalism. An Idea of Expansion, 1845-1910*, in "American Historical Review", 1960, jan..

Youngson Brown A.J., *The American Economy, 1860-1940*, London 1951.

Watts B.D., *The Foundations of US Air Doctrine*, Maxwell 1984.

Weigley R.F., *The Role of the War Department and the Army*, in D. Borg, S. Okamoto (ed.), *Pearl Harbor as History*, New York 1973.

Weinberg A.K., *The Historical Meaning of the American Doctrine of Isolation*, in "The American Political Science Review", 1940, jun..

Welch R.E., *Response to Imperialism. The United States and the Philippines-American War 1899-1902*, Chapell Hill 1979.

Werking R.H., *Senator Henry Cabot Lodge and the Philippines: A note on American Territorial Expansion*, in "Pacific Historical Review", 1973, may..

Wheeler G.E., *Mitchell, Moffett and Air Power*, in "Air Power Historian", 1961, apr..

White L.H., *The Republican Era, 1869-1901*, New York 1958.

White W.H., *The New American Navy*, in "North American Review", 1904, jun..

Williams W.A., *The Legend of Isolationism in the 1920's*, in "Science and Society", 1954, win.

Wilson W., *War Addresses of Woodrow Wilson*, Boston 1918.

Wilson W., *The New Democracy*, London 1927.

Stabilimento Grafico Militare - Gaeta (30115) del 1993 Pubbl. 1.500 di 66 ff.